Cena egzemplarza 1,20 zł.

LOTNIK

ORGAN ♦ ZWIĄZKU ♦ LOTNIKÓW ♦ POLSKICH.

Nr. 5-8 (89-92) Poznań, 19 września 1927 r. Tom VI

Prenumeratę przyjmują wszystkie księgarnie i urzędy pocztowe w kraju i Administracja.
Przedruk wiadomości dozwolony tylko za wskazaniem źródła.
Adres REDAKCJI I ADMINISTRACJI: POZNAŃ, STARY RYNEK NR. 95|96.

TREŚĆ NUMERU:

B. O.

Z okazji pięciolecia Związku Lotników Polskich nadeszły pod naszym adresem liczne depesze i listy gratulacyjne. Za te, tak serdeczne życzenia wyrażam z polecenia Związku i od Redakcji pisma naszego podziękowanie. Będą nam one bodźcem do dalszej pracy, a już dziś są dostateczną nagrodą za trudy i wysiłki.

Wszyscy Ci, którzy prosili nas o jaknajrychlejsze wprowadzenie w czyn naszych zamierzeń, niech nam wierzą, że w pracy nie ustaniemy, bo cel obrany osiągnięty być musi. Nie wątpimy, że w rozpoczynającem się drugiem pięcioleciu pracy koło przyjaciół naszych znacznie się rozszerzy.

Ufni w przyjaźń i pomoc Waszą wkraczamy w nowy okres, którego naczelnem zadaniem będzie tworzenie rezerw lotniczych przez lotnictwo sportowe i utrzymanie rezerw dotychczasowych w gotowości przez Sekcje Treningowe.

Numer jubileuszowy z okazji pięciolecia Związku Lotników Polskich.

Pan Prezydent Rzeczypospolitej Polskiej Prof. Dr. Ignacy Mościcki, Wysoki Protektor L. O. P. P. – o lotnictwie:



„Nie wolno nam nie doceniać wielkiego znaczenia lotnictwa i opóźniać się z jego rozwojem.“

15. IX. 1922 — 15. IX. 1927.

Związek Lotników Polskich wkroczył w szósty rok swej pracy, przeszedł zwycięsko przez Rubikon pięciolecia, pozostawiając za sobą dni ciężkich prób, dni wysiłków ogromnych. Wiara w ideę naszą, wiara w skuteczność naszej pracy, wiara w posłannictwo, któregośmy się podjęli — przyświecała nam na naszej drodze. Zorganizowani ostatecznie, skonsolidowani, śmiało spoglądamy dzisiaj w przyszłość.

W dniu 15-go września 1922 roku było nas trzynastu zaledwie na zebraniu, na którem powołaliśmy do życia nasz Związek. Laury zasługi przy organizacji Z. L. P. przypadają pierwszemu prezesowi Rady Nadzorczej, p. dr. Dalskiemu, do dziś będącego jednym z najpierwszych pracowników Związku, — oraz pierwszemu i dotychczasowemu prezesowi Zarządu, p. por. rez. Warzyniakowi.

Kilka poniższych cyfr zilustrują najlepiej rozwój Z. L. P. *15. IX. 1922* liczył Związek członków *13*, 1. X. 22. — 25, 1. XI. 22. — 36, 1. XII. 22. — 41, *1. I. 1923 — 45*, 1. II. 23. — 51, 1. III. 23. — 52, 1. IV. 23. — 60, 1. V. 23. — 72, 1. VI. 23. — 85, 1. VII. 23. — 104, 1. VIII. 23. — 115.

Dalej: *1. I. 1924 — 181*, 1. VII 24. — 246, a dzisiaj mamy członków *386!*



Pułkownik Ludomir Rayski, Szef Departamentu IV. Lotnictwa M. S. Wojsk.

Teren działalności Z. L. P. jest nieograniczony, członkami są polscy lotnicy nietylko w Polsce, ale i znaczna ilość zagranicą.

Celem Związku jest: a) pogłębienie i rozbudowa wiedzy lotniczej, b) popularyzacja lotnictwa w Polsce, c) popieranie rozwoju lotnictwa polskiego. Do osiągnięcia powyższego celu służą: a) teoretyczna i doświadczalna współpraca członków nad rozbudową wiedzy lotniczej, b) odczyty, wykłady oraz publikacje naukowe i popularne, c) konkursy i wystawy lotnicze, d) teoretyczne i praktyczne kursy lotnictwa, e) zakładanie względnie dawanie inicjatywy do zakładania: stacji doświadczalnych, portów lotniczych, linij komunikacji powietrznej, szkół lotniczych, przedsiębiorstw, produkcyjnych materjały i przybory lotniczej i t. p.

Z. L. P. jest Towarzystwem Zapisanem, siedzibą Zarządu jest Poznań. W większych ośrodkach lotniczych znajdują się mężowie zaufania.

Związek składa się tylko z fachowców, pilotów i obserwatorów. Prócz tego istnieje przy Z. L. P. Sekcja Mechaników Lotniczych, jak również jest w projekcie stworzenie Sekcji Inżynierów i Konstruktorów Lotniczych.

W Poznaniu liczy Związek 113 członków, poza Poznaniem członków 273.

Zarząd tworzą: prezes dyrektor pilot Czesław Wawrzyniak sekr. pilot Edmund Hołodyński, skarbnik pilot Edmund Otomański.

Szczegółowemu przeglądowi prac Związku poświęciliśmy cały niniejszy numer „Lotnika“.

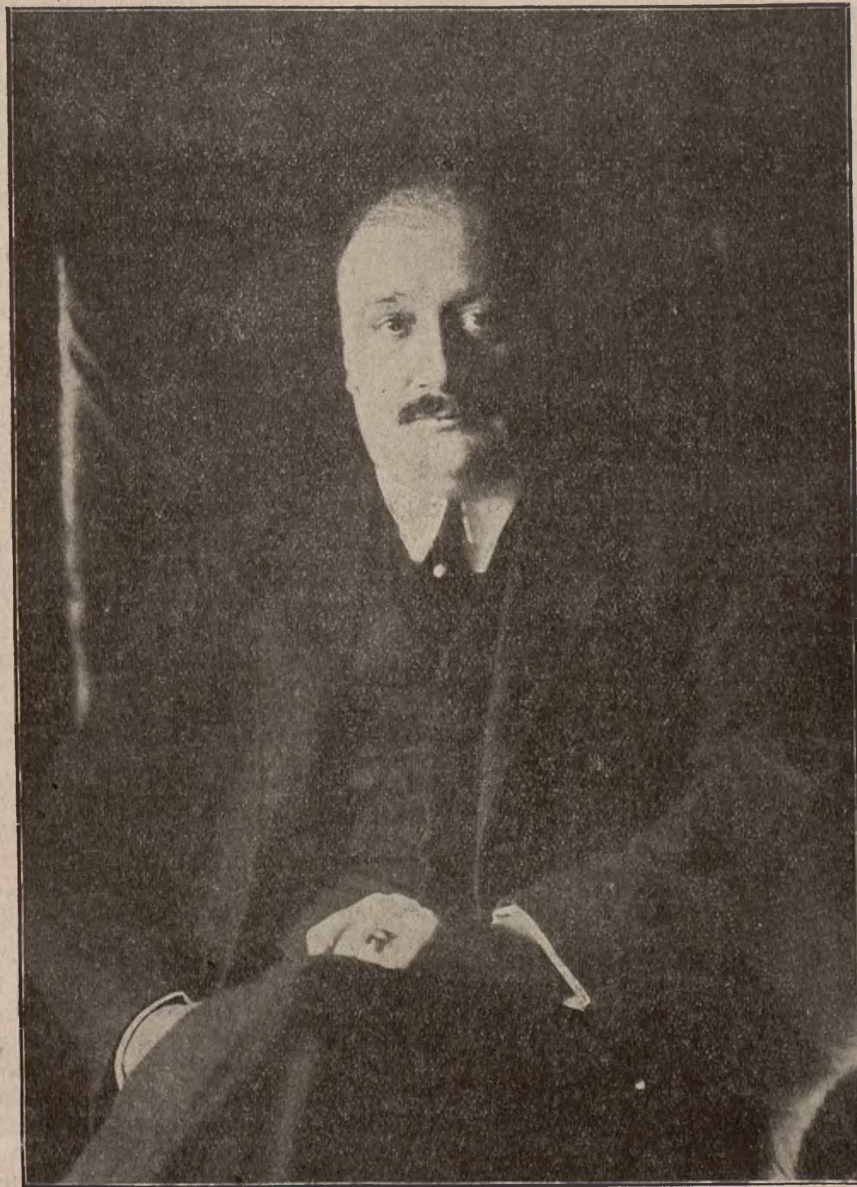
Tu dołączamy jedynie kilka danych odnośnie do Sekcyj Związku.

Sekcja Mechaników Lotniczych ma własny Zarząd. Sekcja ta wybudowała własnym kosztem szybowiec i brała udział w II Wszechpolskim Konkursie Szybowców. Obecnie organizuje S. M. Ł. wystawę prac z dziedziny mechaniki lotniczej. Stale odbywają się wykłady fachowe, wykładowcami są inżynierowie i piloci, członkowie Z. L. P.

Ostatnio Z. L. P. organizuje, na wzór angielsko-francuski, Sekcję Treningową Pilotów Rezerwy, dla której rozpoczął budowę hangaru. Ma być również wybudowany war-

W następnym numerze „Lotnika“ ukażą się artykuły:

Inżyniera *M. Radwan-Przypkowskiego:* „Rozbrojenia a niebezpieczeństwo niemieckiej polityki lotniczej“, — „Żydzi w lotnictwie“ i inne.



Wojewoda Poznański Adolf hr. Biński, Prezes Wojewódzkiego Komitetu L. O. P. P. protektor Komitetu budowy Hangaru dla Sekcji Treningowej Z. L. P.

sztat, który umożliwi remont płatowców i silników. Przewiduje się przy Sekcji Oddział Aerofoto, Meteorologiczny i Radjo. W dalszym ciągu przy S. T. P. R. powstać ma Klub płatowców sportowych. Kierownictwo Sekcji pozostanie w rękach Zarządu Z. L. P., instruktorami będą piloci rezerwy, członkowie Związku.

Gdy wieść o założeniu w Poznaniu Związku Lotników Polskich przedostała się do Warszawy, nadesł do Związku Pan Marszałek Senatu Rzplitej Polskiej następujący list:

„Działalność Wasza nadzwyczajne budzi tu zainteresowanie, życzyć tylko wypada, aby w jaknajszerszych kołach znalazła czynny oddźwięk.

Nie wiemy, kiedy obrona kraju będzie potrzebną. Ale nastąpi to tem prędzej, jeżeli sąsiedzi nasi przyjdą do przekonania, że mogą na nas napaść bezkarnie, t. j. bez własnej szkody.

Kto zatem jest zwolennikiem pokoju europejskiego, powinien postarać się o to, aby sąsiedzi zrozumieli, że napaść na Polskę się nie opłaci.

Na to potrzebne jednak pogotowie do obrony kraju. Żaden skarb państwowy, a tem mniej polski, nie jest w stanie pokryć takiego pogotowia lotniczego, ani co do osób, ani co do aparatów. Będzie

Po nowelach lotniczych „Ich radjo-rajd“ i „Żart Serge'a Ryxe“, w najbliższym numerze rozpoczniemy druk następnej noweli **Stanisława Michała Grabowskiego** z tegoż cyklu („Na odskoczni XX. wieku“) pod tytułem

„FILMOWA PRAWDA“

---

rzeczą patrjotycznej części ludności, aby za pomocą *sportu lotniczego*, wychowała generację lotników, wytworzyła przemysł lotniczy.

Na Waszej pracy możecie wypisać godło: *Pro patria est, dum ludere videmur.*

Trąmpczyński“.

—

Otrzymał Związek pozatem cały szereg życzeń i otrzymuje je nadal. Codziennie korespondencja przynosi zapytania, prośby o porady fachowe... Cieszy, to Związek. Cieszy, bo jest z jednej strony dowodem, że koła życzliwych dla pracy Związku stale się powiększają, z drugiej strony, bo widać ten szybki wzrost zainteresowania się lotnictwem, które płynie ku Związkowi wartką powodzią listów i kartek z najodleglejszych krańców Rzeczypospolitej.

Program działalności Związku na czas najbliższy znają czytelnicy „Lotnika“ dobrze. Idzie on zawsze po wykniętej linji, z której zboczyć Związek nie może.

Dążenie Związku to dopełnienia programu rozbudowy polskiego lotnictwa, to tworzenie sportu lotniczego, który jest najlepszym i zawsze bijącym źródłem lotniczej młodzieży, która w razie potrzeby stanie na każde zawołanie, by życie swe złożyć w obronie granic Najjaśniejszej Rzeczypospolitej.



Prezydent Stołecznego Miasta Poznania, p. Cyryl Ratajski, długoletni honorowy prezes Miejskiego Komitetu L. O. P. P. w Poznaniu. Członek Komitetu budowy hangaru dla Sekcji Treningowej Z. L. P.

„Pro patria est, dum ludere videmur“

Przed pięciu laty doszliśmy do przekonania, że drogi obowiązku naszego, jako lotników, niechybnie nas wiodą do zjednoczenia się, celem uzyskania organizacji, która, skupiając wszystkie fachowe siły, dałaby im możność wytężonej pracy dla dobra lotnictwa. Nie łudziliśmy się myślą, że praca ta obfitować będzie w wawrzyny i wieńce. Podjęliśmy ten trud w tej myśli, że „mierząc zamiary na siły“ — dokonamy tego, czego od nas, lotników polskich, słusznie wymagać może — Ojczyzna nasza. Zdawaliśmy sobie sprawę, że powołanie do życia olbrzymiej organizacji, obejmującej całość społeczeństwa, nie leży w naszym zakresie. W parę miesięcy po powstaniu Związku Lotników Polskich, stworzyło społeczeństwo Ligę Obrony Powietrznej Państwa, ułatwiajac w ten sposób nam zadanie. Z organizacją tą staraliśmy się, w miarę możności i sił, współpracować.

Programem naszym było dopełnianie takich placówek, których brak lotnictwo boleśnie odczuwało, a my aż nadto dobrze oczyma lotnika spostrzegaliśmy.

Pięć lat temu zaszczyciliście mnie, Koledzy, godnością prezesa Związku Lotników Polskich i przez pięć lat pełnię te obowiązki w przeświadczeniu, że wyniki wspólnej pracy zarządu i członków rozprzestrzeniają skrzydła polskiego Iskra i przyczyniają się wydatnie do prostowania dróg lotnictwa polskiego.

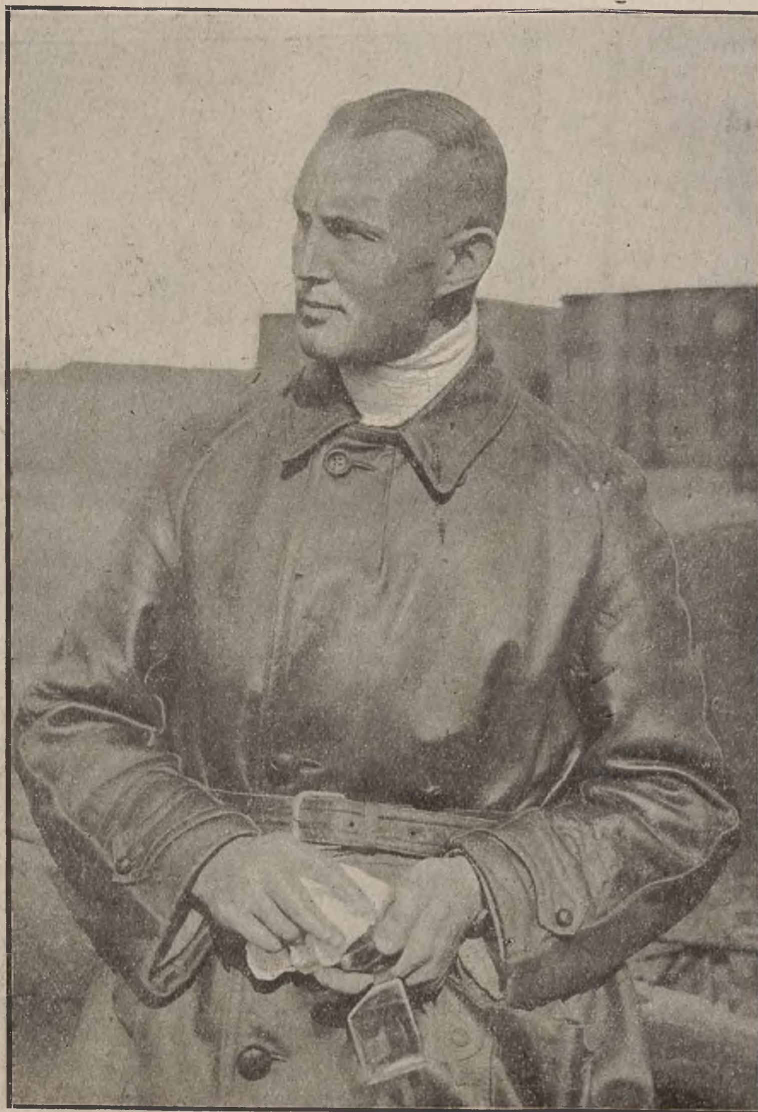
Okres ten zamykamy poważnym bilansem, który wynika z całego szeregu artykułów jubileuszowego numeru. Pragnąłbym, by okres ten zamknął zarazem i rzucił nieprzeniknioną zasłonę, na wszelkie usterki, które z mego, czy też Waszego powodu powstawały w naszym Związku. Niech praca nasza będzie nadal naprawdę wspólna, niech każdy członek stara się włożyć swą cegiełkę do wypełnienia programu, zakreślonego przez nasze walne zebranie, dopełnienia którego pilnować muszę i będę.

Nie zrażajcie się, Koledzy, niepowodzeniem i przeciwnościami, które, być może, piętrzyć się będą przed Wami. Walka o dobro lotnictwa i praca dla niego jest żmudna i niewdzięczna. Ta praca jednak i ten trud stokrotny plony przyniesie. Pamiętajcie, że silne lotnictwo jest dla silnych lotników i w myśl tego postępujcie, taki jest bowiem program naszego Związku.

Pięć lat naszej pracy z dniem dzisiejszym zakończyliśmy.

Wstępujemy w nowy okres, w nową erę, która przynieść winna lotnictwu i Związkowi Lotników Polskich świetlany rozkwit.

Czesław Wawrzyniak, pilot rezerwy.



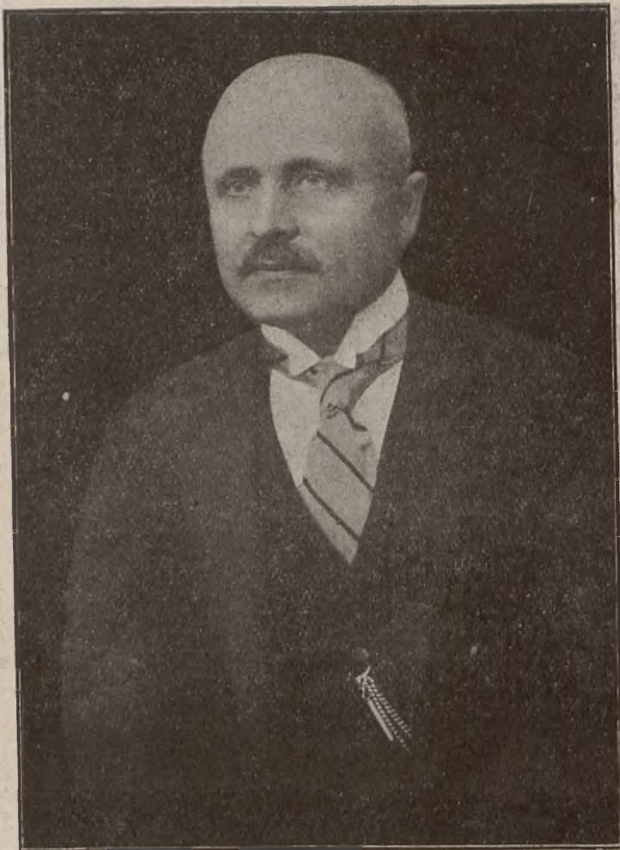
Pilot rezerwy dyr. Czesław Wawrzyniak, prezes Związku Lotników Polskich.

Współpraca nasza z L. O. P. P.

W artykule niniejszym, wbrew oczekiwaniom czytelnika, mówić będziemy o współpracy naszej z kilkoma tylko Komitetami L. O. P. P., pozostawiając na uboczu sprawę współdziałania Ligi, jako całości, z naszym Związkiem Bo też stosunki, łączące nas np. z Komitetem Miejskim, specjalnie są bliskie, co się tłumaczy chociażby wspólnym terenem pracy, jakim jest w tym wypadku miasto Poznań:

Te bliskie stosunki, o których mowa, nawiązaliśmy już dawno, od chwili wyodrębnienia się samodzielnego Komitetu Miejskiego L. O. P. P. w Poznaniu. W ciągu lat zacieśniały się one coraz bardziej, umożliwiając tem samem racjonalną i życzliwą wzajemną współpracę.

Zewnętrznym wyrazem jej — stały udział przedstawiciela Związku w Zarządzie Komitetu Miejskiego, dzięki czemu władze Komitetu miały możność wyjątkowo dobrze zaznajomić się z potrzebami i charakterem Z. L. P. Przyczyniło się do tego w dużej mierze zainteresowanie się Związkiem, jakie zawsze okazywał dawniejszy prezes Komitetu Miejskiego, p. prezydent Cyryl Ratajski.



Dyr. Gazowni Miejskiej w Poznanin, inżynier Antoni Dziurzyński, prezes Komit. L.O.P.P. miasta Poznania.



Wyższy radca krajowy Czesław Jagodziński, I wiceprezes Komitetu L. O. P. P. Miasta Poznania.

Równie silnie interesuje się Związkiem Lotników Polskich następca pana prezydenta Ratajskiego, pan dyrektor Dziurzyński. Stanowisko Jego do Związku podzielają najbliżsi w Komitecie współpracownicy p. prezesa dyr. Dziurzyńskiego na terenie miejskiej Ligi, sekretarz Komitetu — p. Naczelnik Wałecki, oraz skarbnik Komitetu — p. Ciesielski. Działacze ci, wraz z całym Zarządem Komitetu Miejskiego, energicznie prowadzą akcję Ligi Obrony Powietrznej Państwa w stolicy Wielkopolski.

Gdy Związek Lotników Polskich organizował Pierwszą Polską Szkołę Pilotów Cywilnych w Ławicy, przyszedł mu w tej pracy z pomocą wydatną Komitet Miejski. Mamy tu na myśli oddanie do dyspozycji Szkoły dwóch płatowców Hanriot, poważne sumy wyasygnowane przez Komitet jako koszt wykształcenia jednego ucznia, poza kontygentem, za który płaciło Ministerstwo Spraw Wojskowych, oraz miesięcznie wpłacane sumy na rzecz dokarmiania uczniów. Nie poprzestawał jednak Komitet na tem, zainteresowania jego były żywsze. Często bowiem, na lotnisku ławickiem, spotykaliśmy przedstawicieli



Naczelnik biura Gazowni Miejskiej Jan Wałecki, sekretarz Komitetu L. O. P. P. Miasta Poznania.

Komitetu, odwiedzających Szkołę i wypytujących o jej potrzeby.

Do największych zasług byłego prezesa Komitetu, p. prezydenta Ratajskiego, a tem samem do zasług samego Komitetu, należy uświadamianie sfer miarodajnych o konieczności zorganizowania stałej komunikacji lotniczej między Poznaniem a Warszawą. Powołanie do życia tak ważnej placówki lotniczej, jaką było i jest Towarzystwo „Aero" — to w znacznej mierze dzieło pana prezydenta Ratajskiego. Wielkie zrozumienie dla tej sprawy okazało samo miasto Poznań, subsydując bardzo poważnie naszą linję komunikacyjną.

W okresie Tygodni Lotniczych, Z. L. P. przyczyniał się zawsze w miarę swych możności do reklamowania Tygodnia, urządzając imprezy takie, jak zrzucanie ulotek propagandowych z płatowców, loty pasażerskie itp.

Nawzajem — Komitet Miejski niejednokrotnie, gdy zaszła potrzeba, udzielał pożyczek Z. L. P. oraz popierał wybitnie organ Związku — „Lotnika", prenumerując znaczną ilość egzemplarzy, które następnie kolportował po mieście.

Ta życzliwość wzajemna i wzajemne zrozumienie się, cechujące stosunki Związku z Komitetem Miasta L. O. P. P., — są najlepszą gwarancją dalszej ożywionej współpracy ku pożytkowi lotnictwa polskiego.

Uważaliśmy to za nasz obowiązek, by w uroczystym dniu jubileuszowym Związku silnie podkreślić rolę Komitetu Miejskiego w naszej akcji, aby zarazem te trwałe nici, które nas łączą, tem silniej dziś przypieczętować.

Poza Komitetem Miasta Poznania — najbliższe stosunki nawiązaliśmy z Ligą Obrony Powietrznej Państwa na Górnym Śląsku.

Śląsk, ów teren najbardziej wytężonej pracy polskiej, ten pierwszy bojownik o dobre imię polskie, o polski przemysł i polską cywilizację, — Śląsk wykazał największej bodaj zrozumienia dla potrzeb Polski Powietrznej. I tutaj właśnie — na Śląsku — z radością konstatujemy fakt wcielania w czyn tego programu lotniczego, jaki zakreślił sobie i jaki propaguje szeroko Związek Lotników Polskich. Przed paroma miesiącami rozniosła prasa po kraju wiadomość o podjętym przez śląską Ligę Obrony Powietrznej Państwa wysiłku w kierunku stworzenia sekcji treningowej płatowców sportowych. Jest to niezmiernej wagi krok naprzód, dający realną inicjatywę do powstawania licznych treningowych sekcyj, nietylko już sportowych, ale sekcyj, posługujących się wszelkiego rodzaju typami samolotów.

Oto ta główna platforma. na której zacieśniły się więzy między Związkiem Lotni-



Sekret. Zarządu Gazowni Miejskiej Franciszek Ciesielski, skarbnik Komitetu L. O. P. P. Miasta Pozuania.



Komendant Miasta Poznania, pułkownik Wacław Krupowicz, Członek Zarządu Komitetu L. O. P. P. Miasta Poznania.

ków Polskich a Ligą Śląską. Gdy mowa o pracy śląskiej dla lotnictwa polskiego, musimy tu raz jeszcze wspomnieć i silnie podkreślić doniosły czyn Ligi w Katowicach, — tamtejsze lotnisko cywilne. Lotnisko, rozporządzające wspaniałemi zabudowaniami, posiadające najnowsze urządzenia techniczne. Jest to, na mniejszą oczywiście skalę, polskie Le Bourget.

Jak dalece popularny na Górnym Śląsku jest Związek Lotników Polskich, jakiem zrozumieniem cieszą się jego postulaty, tego dowodem najlepszym ta wielka ilość egzemplarzy „Lotnika“, która — dostarczona na Śląsk — w ciągu dni kilku zostaje rozchwytana. Wdzięczni jesteśmy Górnemu Śląskowi za te poparcie serdeczne, jakiego nam udziela.

Śląskowi Górnemu niejednokrotnie już poświęcaliśmy specjalne numery „Lotnika“. W najbliższym czasie wystąpimy znowu z numerem naszego pisma, w którym zajmiemy się działalnością Ligi na Śląsku.

Gdzie jeszcze Związek nasz spotyka się najbliżej z Ligą?

Tym trzecim terenem, ale tylko pośrednim już, jest Komitet Wojewódzki L. O. P. P. w Poznaniu. Komitet ten, rozwijający swą działalność na prowincji Wielkopolskiej, brał wydatny czynny udział w pracy nad powołaniem do życia Szkoły Pilotów w Ławicy, wspomagał Sp. Akc. „Aero“ w Poznaniu, wraz ze Związkiem Lotników Polskich organizował Pierwszą Wielką Wystawę Lotniczą w r. 1925 na Targach Poznańskich. Wybudował 2 hargary na lotnisku ławickiem. W licznych imprezach, urządzanych przez Komitet Wojewódzki, przychodziliśmy jemu z pomocą.

Gdy, przed trzema laty, staraniem tego Komitetu odbywały się na Uniwersytecie Poznańskim wykłady z zakresu lotnictwa, członkowie naszego Związku podjęli się wykładów, tę pracę naukową prowadząc przez dwa lata.

Komitet Wojewódzki w Poznaniu rozsyła do swych Komitetów Powiatowych i do Bibljotek Szkolnych na prowincji pismo nasze, w tym celu abonując znaczną jego ilość.

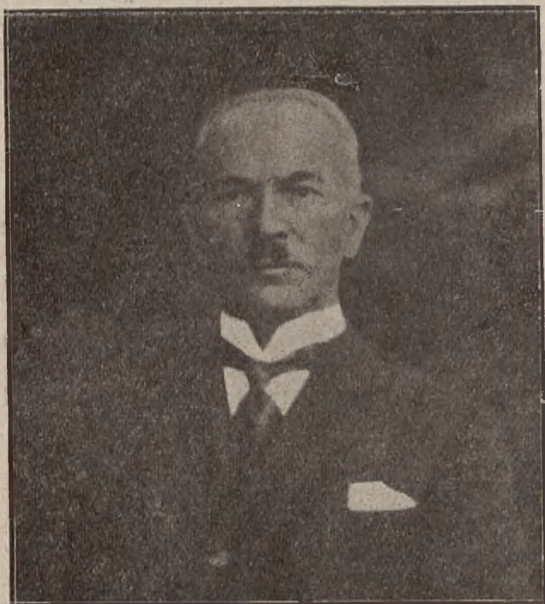
Zdawałoby się jeszcze, iż — z punktu widzenia naszego pisma — pierwszym i najpierwszym wspólnym terenem Ligi i Związku Lotników Polskich powinna być prasa lotnicza. L. O. P. P. wydaje dwa własne organy, którymi są: „Lot Polski“ i „Młody Lotnik“.

Niestety jednak o naszej wspólnej akcji prasowej zbyt mamo mamy do powiedzenia, by na tem miejscu rozwijać ów temat.



Generalny Sekretarz Starostwa Poznańskiego Antoni Crzegorczyk, członek Zarządu Komit. L. O. P. P. Miasta Poznania.

Poza powyższem współpraca nasza z L. O. P. P. wyraża się umieszczeniem sprawozdań całego szeregu Komitetów Wojewódzkich



Naczelnik Aleksander Chybiński, członek Zarządu Komitetu L. O. P. P. Miasta Poznania.

Ligi Obrony Powietrznej Państwa; wspomnieć wypada Komitet Wileński, który rozbudowuje intenzywnie lotnisko w Porubanku, Komitet Białostocki, Komitet Lwowski, gdzie członkiem Zarządu jest członek Związku Lotników Polskich, szczery opiekun i przyjaciel, pułk. Camillo Perini, Komitet Krakowski, Komitet w Kutnie. Ostatni posiada w swym składzie gorliwie oddanego sprawie lotniczej p. Humpolę-Hierowskiego, który zaopatruje nas materjałem sprawozdawczym i propaguje pismo nasze w Kutnie.



Stefan Kudliński, zastępca sekretarza Komit. L. O. P. P. Miasta Poznania, jeden z najstarszych członków L. O. P. P.

Wreszcie nie wypada pominąć Komitetu Ligi Obrony Powietrznej Państwa w Bydgoszczy, nadsyłającego stale wiadomości z swego dzieła, Cywilnej Szkoły Mechaników Lotniczych.



Sekretarz techniczny Komitetu L. O. P. P. Miasta Poznania Edmund Niemojewski.

W dniu pięciolecia Związku Lotników Polskich wyrażamy nasze pełne zadowolenie z tej z Ligą współpracy, jaka faktycznie miała miejsce — oraz nadzieję, że zatoczy ona na przyszłość szersze kręgi.



Przyjaciele i władze Z. L. P.



Inżynier - pilot *Bogusław Dobrzycki,* prezes Katowickiej Dyrekcji Kolejowej, Członek Komitetu Redakcyjnego „Lotnika“, wielki przyjaciel Związku Lotników Polskich i „Lotnika“, znany i ceniony działacz L. O. P. P.



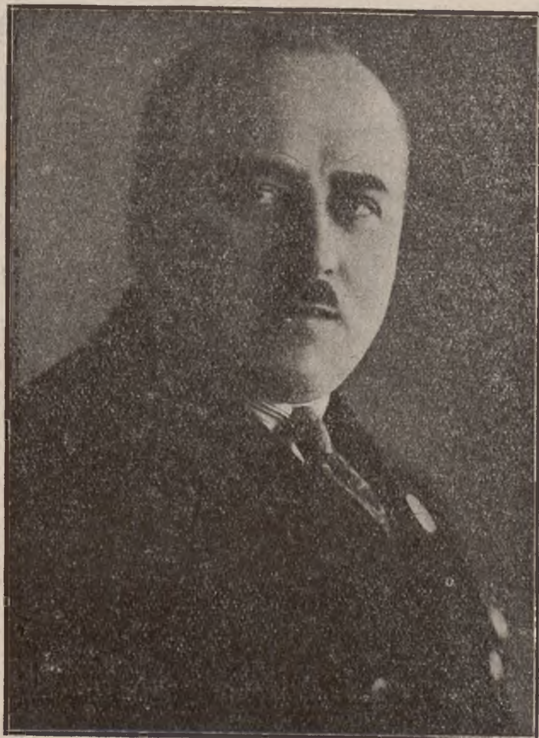
Major obserwator 3 pułku lotniczego *Andrzej Płachta,* Przewodniczący Rady Nadzorczej Związku Lotników Polskich, brał wybitny udział w Konkursie Szybowców w Gdyni jako prezes Komisji Sportowej.



Dr. Kazimierz Nencki, dyrektor Zachodnio-Polskiego Zjednoczenia Spirytusowego, wypróbowany i zawsze chętny do współpracy w dziedzinie lotnictwa przyjaciel Związku Lotników Polskich.



Kapitan-pilot 3 pułku lotniczego *Antoni Wroniecki,* Członek Rady Nadzorczej Związku Lotników Polskich, były pierwszy dyrektor Sp. Akc. „Aero“ w Poznaniu, wybitny znawca francuskiego lotnictwa wojskowego.



Inżynier-pilot *Michał Bohatyrew*, dyrektor Sp. Morris, Członek Rady Nadzorczej Związku Lotników Polskich, znany konstruktor szybowców i ślizgowców.



Redaktor *Zdzisław Marynowski*, kierownik działu program. Radja Poznańskiego, przyjaciel Z. L. P., Członek Komitetu Redakc. „Lotnika“.



Rtm. rez. *Szymański*, b. obserwator wojsk lotn., ziemianin z Dąbrówki Ludomskiej, Członek Rady Nadzorczej Związku Lotników Polskich.



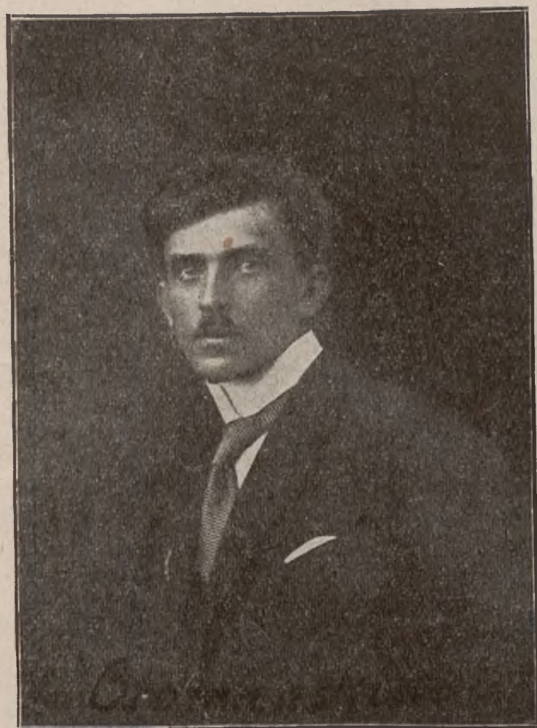
Pilot rezerwy *Edmund Hołodyński*, Sekretarz Związku Lotników Polskich.



Pilot rezerwy *Józef Malicki,* były Członek Zarządu Związku Lotników Polskich.



Sierżant-pilot *Eryk Szwencer,* były Członek Zarządu Lotników Polskich.



Pilot rezerwy *Edmund Otomański,* Skarbnik Zarządu Związku Lotników Polskich.



Ś. p.

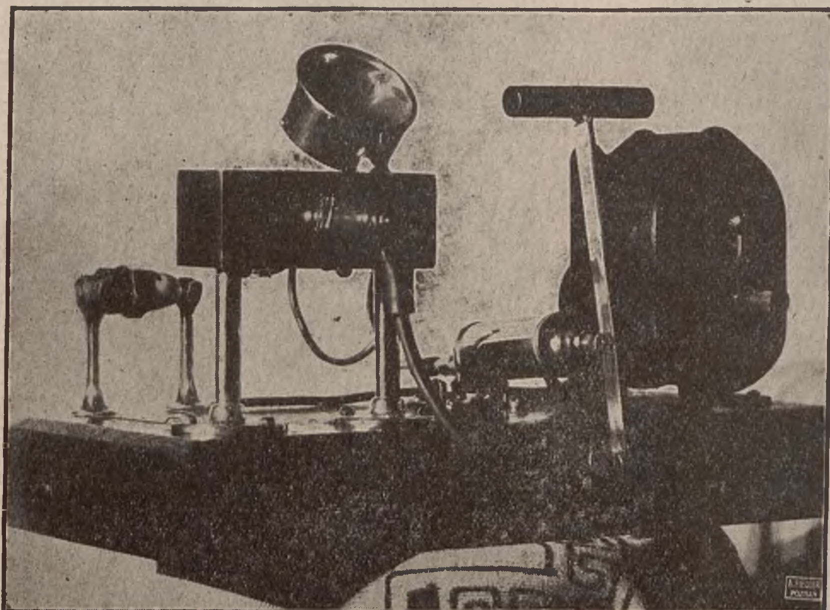


pilot

Damazy Kortylewicz,

były prezes Rady Nadzorczej Związku Lotników Polskich, tragicznie zmarły dnia 8. sierpnia 1925 roku

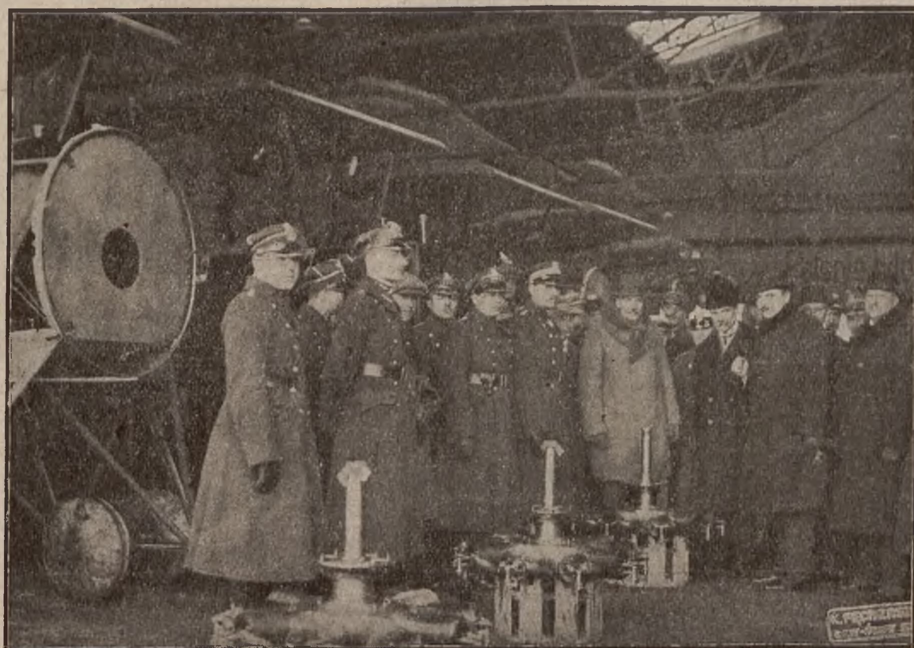
Przyrząd Smigielskiego.



Przyrząd do próbowania pod ciśnieniem świec silników spalinowych, skonstruowany przez członka Sekcji Mechaników Lotniczych Związku Lotników Polskich pana Adama Śmigielskiego z Poznania. — Przyrząd ten o konstrukcji o wiele prostszej od przyrządu Boscha, sprzedany w kilku egzemplarzach wykazał wiele zalet w czasie kilkumiesięcznego działania.

Pan Prezydent Mościcki w Cywil. Szkole Pilotów.

Zwiedzając w czasie wizyty Swej w Poznaniu fabrykę „Samolot“ w Ławicy, Pan Prezydent Rzeczypospolitej Ignacy Mościcki oglądał z zainteresowaniem budynki nieczynnej chwilowo Cywilnej Szkoły Pilotów. Na zdjęciu naszem widzimy P. Prezydenta w hangarze Szkoły.



Wytwórnia „Samolot" Sp. Akc.



Personel T. A. „Samolot" w Ławicy.

Wytwórnia „Samolot" w Ławicy, to fabryka płatowców, dobrze zapisana w dziejach polskiego przemysłu lotniczego, — to dziecko Związku Lotników Polskich. Powstała bowiem z inicjatywy prezesa Związku, por. rez. pilota Czesława Wawrzyniaka.

Założono ją w dniu 11 sierpnia 1923 r., w lokalu Banku Poznańskiego przy ul. 27 Grudnia 4. Powstała z celem fabrykacji samolotów i eksploatacji wszelkich dziedzin lotnictwa.

Swego czasu zwrócił się Związek Lotników Polskich do Departamentu IV Żeglugi Powietrznej Ministerstwa Spraw Wojskowych, proponując utworzenie w Ławicy (w Poznaniu) fabryki płatowców, opartej tak na zdrowych zasadach finansowych, jak przedewszystkiem na ideowem stanowisku, dającem gwarancje moralne takiego rozwoju jaki leży w interesie obrony granic Rzeczypospolitej Polskiej. Ministerstwo Spraw Wojskowych okazało należyte zrozumienie doniosłości znaczenia ideowego pierwiastku w przedsiębiorstwach, których pokojowe poczynania i stanowisko państwowe w czasie wojennym, decydują w czasach obecnych o bycie każdego państwa. Ministerstwo więc obiecało poparcie, przewidując jednocześnie utworzenie przy Wytwórni „Samolot" pierwszej cywilnej szkoły pilotów.



Prezydent Rzeczypospolitej Ignacy Mościcki, przy wkroczeniu na teren Sp. Akcyjnej „Samolot".

Pierwsza Rada Naczelna Sp. Akc. „Samolot" ukonstytuowała się w składzie następującym:

Prezes dr. Stefan Piechocki, notarjusz, poseł na sejm; członkowie: p. dr. Kazimierz Nencki, dyr. Zach. Pol. Zjedn. Spir., p. Zygmunt Pluciński, prezes Zjednoczenia

Producentów Rolnych, p. Roman Janta - Połczyński z Żabiczyna, ziemianin, p. Tadeusz Szmyt, dyr. Banku Poznańskiego i p. Wacław Twarowski, dyr. Banku Poznańskiego.

Uroczyste poświęcenie fabryki zaszczycił swą obecnością p. Predydent Rzeczypospolitej z przedstawicielami Rządu i wojskowości. Poświęcenie to odbyło się przy uruchomieniu Wytwórni, w dniu 27 kwietnia 1924 r. Była to manifestacja sympatji i zaufania władz i społeczeństwa do nowopowstałej, niezmiernie ważnej placówki przemysłu wojennego. Podkreślił to dobitnie p. generał Léveque, ówczesny Szef Departamentu IV Żeglugi Powietrznej Min. Spr. Wojsk., w przemówieniu swem do p. Prezydenta. Pan generał Léveque powiedział:

„Panie Prezydencie, Panowie!

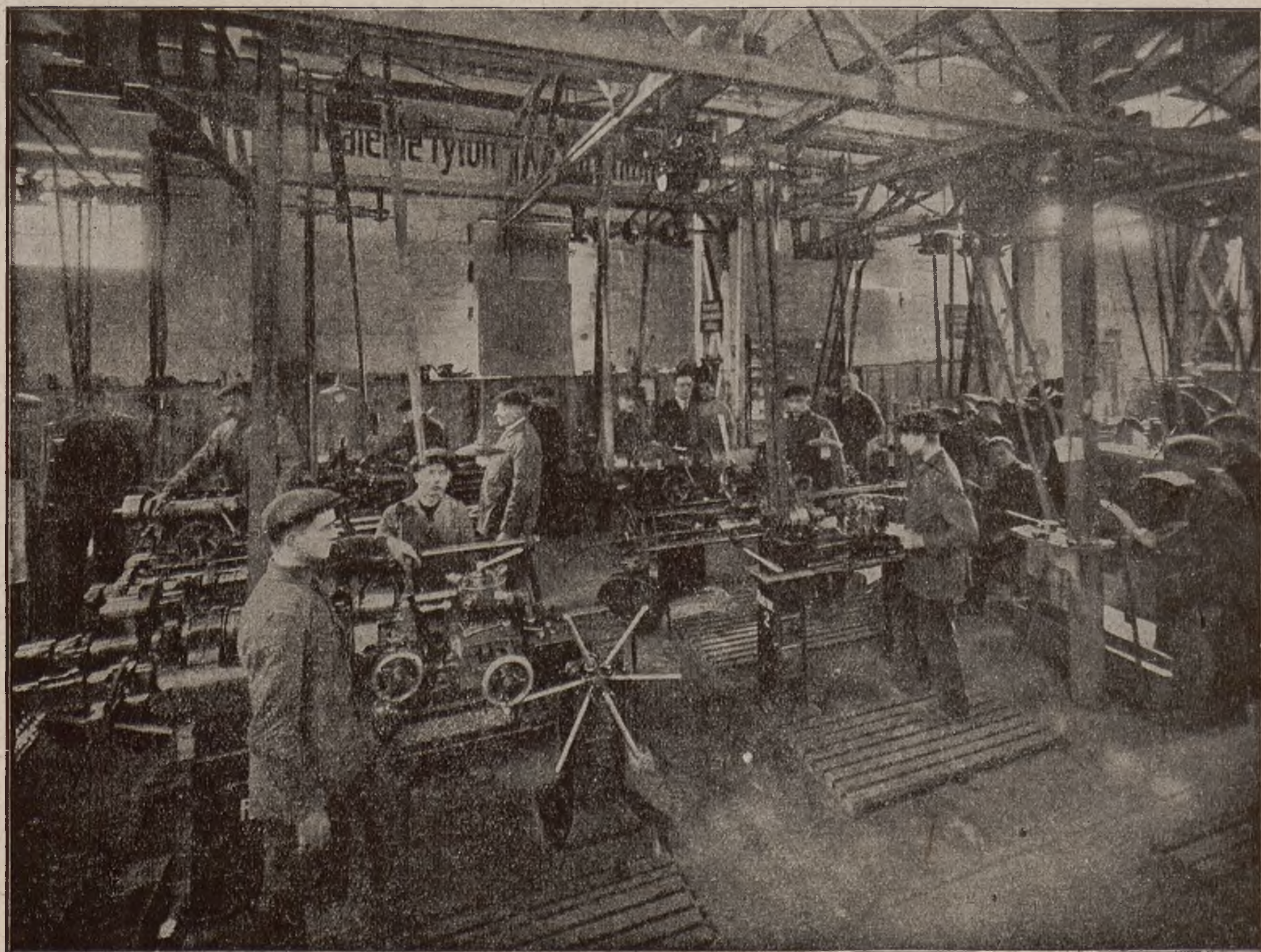
Honor, za jaki sobie poczytuję dzisiejszą mą obecność na tem zebraniu, jest dla mnie nietylko wielkim zaszczytem, lecz zarazem sprawia mi dużą przyjemność.

Osobiście nie jestem zwolennikiem uroczystości i oficjalnych mów. Ale dziś, tutaj stoję wobec czegoś rzeczywistego, wśród pracy. — Lotnicy nasi, prawdziwi lotnicy, zachęceni przykładem swych kolegów z innych krajów — Bleriotów, Farmanów, Breguetów, którym udało się już stworzyć u siebie w kraju wielki przemysł lotniczy — postawili również sobie za zadanie osiągnąć to samo u nas w Polsce.

Związek Lotników Polskich w Poznaniu, zakładając fabrykę „Samolot“, nie szukał formuł zawiłych i handlowych: składam im więc cześć wobec wszystkich za łączącą ich solidarność, inicjatywę i patrjotyzm. Fabryka już pracuje i niebawem będzie produkowała.

Nie czekając na koniec załatwiania nieuniknionych formalności urzędowych „Samolot“ zaangażował własne swe środki. Należy schylić czoło w uznaniu takich zalet — stanowią one siłę wielkich demokracyj.

Dzieło Związku Lotników stanowi ciąg dalszy pracy Lotnictwa Armji czynnej.



Sp. Akcyjna „Samolot“. Oddział Mechaniczny.

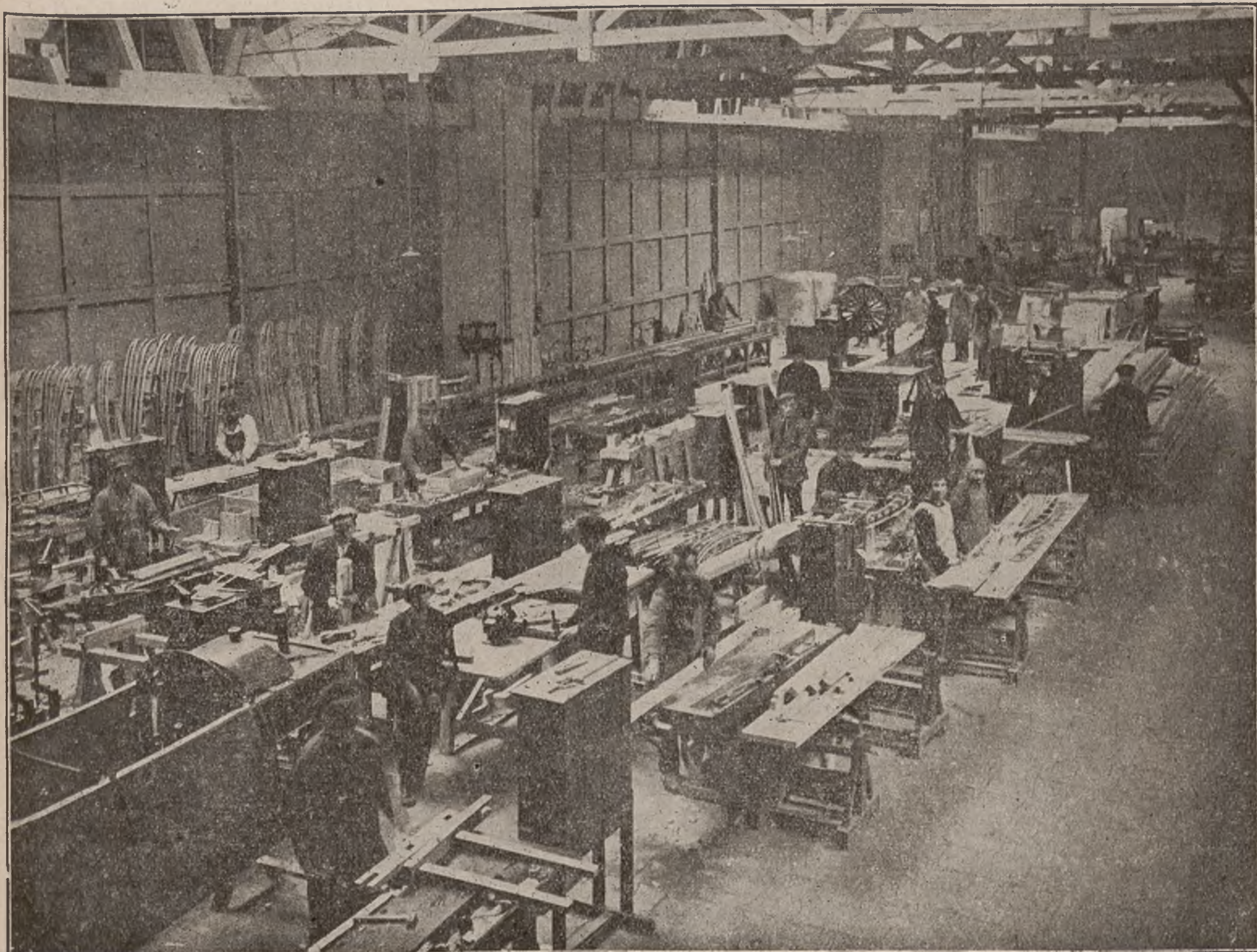
Wrótce, dzięki lotniczej szkole cywilnej, jaką Związek ma przy poparciu Państwa założyć, będzie on pomocny przy przygotowaniu Lotnictwa Wojskowego.

W ten sposób znajdzie tu swój wyraz w dziedzinie sił powietrznych współpraca społeczeństwa z Armją, która winna być postawiona za wzór w poczynaniach na przyszłość

Jestem pełen zaufania co do przyszłości wytwórni „Samolot“ i witam jego założycieli, Związek Lotników Polskich w Poznaniu, który przedstawia przyszłą zasadę „Lotnictwo dla Lotników“. Związek Lot. Polskich niech żyje!

Resztę maszyn nabyto z kapitału akcyjnego i przeprowadzono adaptację i instalacje w wydzierżawionym hangarze.

Przytaczamy poniżej sprawozdanie Wytwórni: Przy adaptowaniu hangaru dla potrzeb fabryki, dobudowano nowe biura handlowe i fabryczne, magazyny surowców i półfabrykatów, narzędziownię, kancelarje komisji wojskowej, klejarnię, piwnicę na materjały pędne i artykuły chemiczne oraz wzorowo urządzoną suszarnię, motorownię i lakiernię. Przeprowadzono instalację siły i światła oraz instalację maszyn obrabiarek do drzewa i metalu. Celem



Sp. Akcyjna „Samolot“. Stolarnia.

Wprowadzając w czyn swe przyrzeczenia, Ministerstwo Spraw Wojskowych wydzierżawiło Spółce wielki hangar lotniczy, leżący poza planowanym terenem rozbudowy lotniska, o ca. 3000 m² powierzchni, wraz z terenem i używalnością części lotniska. Pozatem Ministerstwo umożliwiło „Samolotowi“ nabycie pierwszorzędnych maszyn amerykańskiego wyrobu do obróbki metalów, na warunkach kredytowych.

dalszej rozbudowy Sp. Akc. „Samolot“ zakupiła tuż obok hangaru dzierżawionego, teren 30-morgowy, gdzie na wiosnę roku 1925 przeniesiono zakupione hangary oraz rozbuduje się bocznicę kolejową.

Fabryka obejmuje obecnie następujące działy:

a) dział stolarski, wyposażony w 12 pierwszorzędnych maszyn, z zapędem elektrycznym jednostkowym, osobnemi motorami z komple-

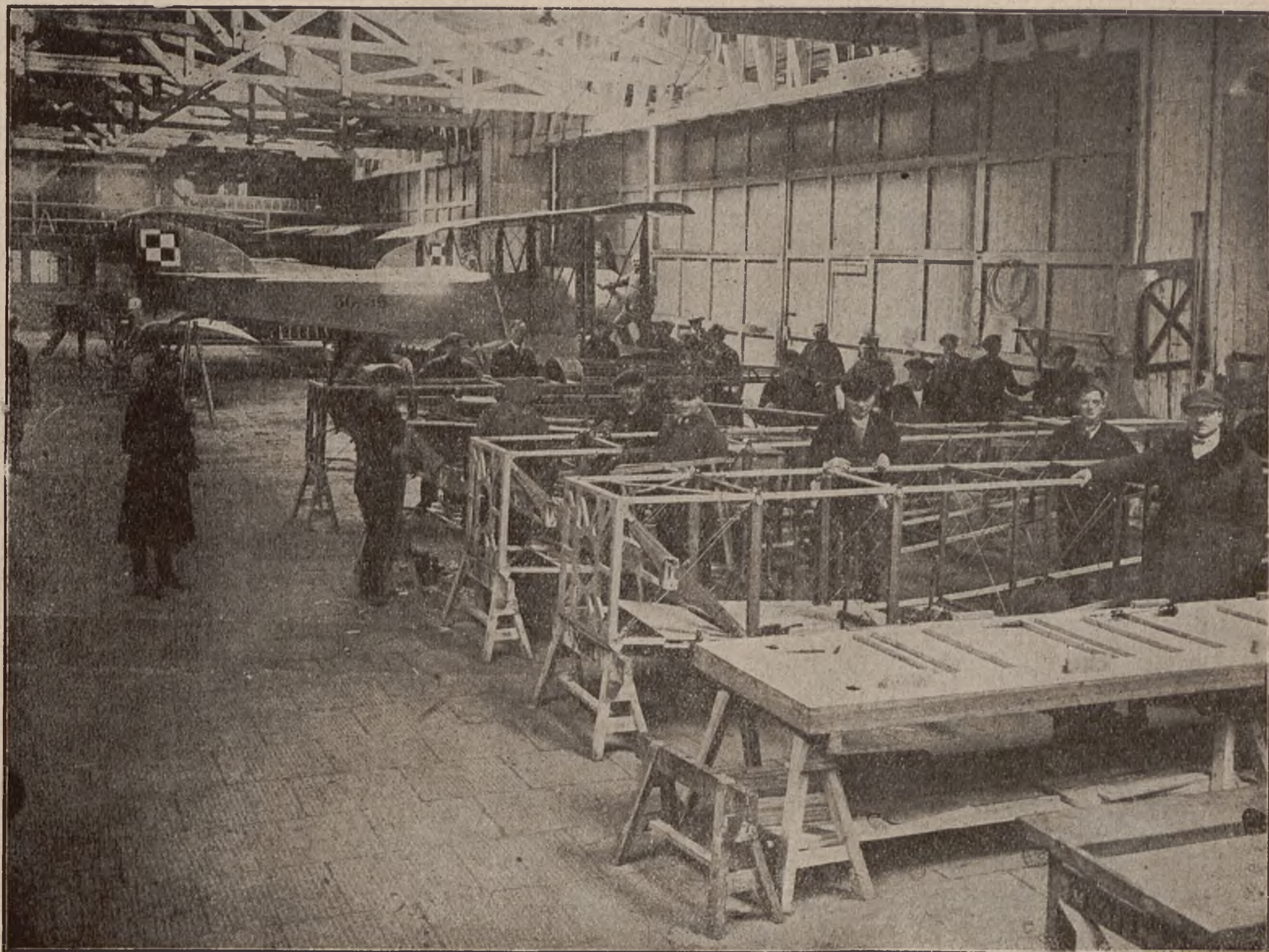
tnym zestawem narzedzi. Dział ten posiada narzędzia specjalne oraz jako dział pomocniczy urządzoną klejarnię do gorącego klejenia.

b) Dział obróbki mechanicznej metalu, wyposażony w 30 maszyn, stanowiących komplet, nadających się również do wyrobu części motorowych. Między innemi szlifiernie precyzyjne do wałów i cylindrów. Maszyny te są napędzane przez dwie pędnie o dwuch silnikach elektrycznych.

c) Dział blacharni i spawalni posiada 10 maszyn do obróbki blachy oraz 15 kompletów narzędzi wraz z narzędziami specjalnemi.

f) Laboratorjum fabryczne, wyposażone w maszyny do prób wytrzymałości, jak maszyna uniwersalna od 100 do 35.000 kg. do prób materjałów, młot Charpy 10 kgm. z zapasowym wahadłem na 15 kgm. maszyna Schoppera od 1 do 100 kg. do płótna, drutu, skóry i t. d. oraz urządzenia pomocnicze, jak wagi chemiczne, piecyki, mikroskopy i t. p.

g) Magazyn urządzony do magazynowania surowców i półfabrykatów wraz z przyborami gospodarczymi, w tem piwnicę sklepioną, ogniotrwałą na trzy wagony materjałów chemicznych.



Sp. Akcyjna „Samolot". Montownia.

Pozatem dział ten posiada kompletną instalację do wytwarzania acetylenu i do autogenicznego spawania dla pięciu ognisk z armaturami i butlami do tlenu zapasowemi.

d) Ślusarnia ręczna posiada 50 kompletów narzędzi wraz z urządzeniem oraz narzędzia specjalne.

e) Urządzenie działu tapicerskiego, lakierniczego oraz montowni wraz z kompletami nanarzędzi na pełną produkcję.

h) Suszarnia o parowem ogrzewaniu centralnem z instrumentami na 30 m^3 drzewa.

i) Narzędziownie urządzone na zachodnią miarę, zaopatrzone w nadkomplety narzędzi, narzędzia specjalne oraz przyrządy do precyzyjnych pomiarów.

j) Kompletnie urządzony dział remontu motorów oraz próbowni motorowych, zaopatrzony w precyzyjne kalibry pomiarowe.

* * *



Szef Kontroli Wojskowej fabryki „Samolot“, por. Franciszek Gruszkiewicz. Jego umiejętna polityka gospodarcza przyczyniła się ogromnie do pomyślnego zakończenia kryzysu w fabryce.

Urządzenie biura dyrekcji, kancelarji, biura głównego, konstrukcyjnego, biura ruchu, biura magazynowego i biura komisji wojskowej. Położenie fabryki jest ze względu na komunikację (stacja kolejowa, rampa) oraz bliskość lotniska bardzo korzystne. Przylegający teren własny zezwala na rozbudowę fabryki nawet na największą miarę.

Fabryka zdołała dobrać odpowiedni stały personel robotniczy, rekrutujący się z obywateli polskich, wykwalifikowanych specjalistów przybywających z fabryk samolotów w Niemczech, których zatrudnia obecnie przeszło 200 ludzi.

Przy obecnie posiadanych magazynach, urządzeniach i pomieszczeniach średnia miesięczna produkcja, przy porównaniu do fabryki francuskiej, oddającej licencję, wyniesie 20 aparatów miesięcznie, produkcja maksymalna 35 aparatów.

Pozatem fabryka jest w stanie przeprowadzić remont generalny 20 do 30 silników miesięcznie.

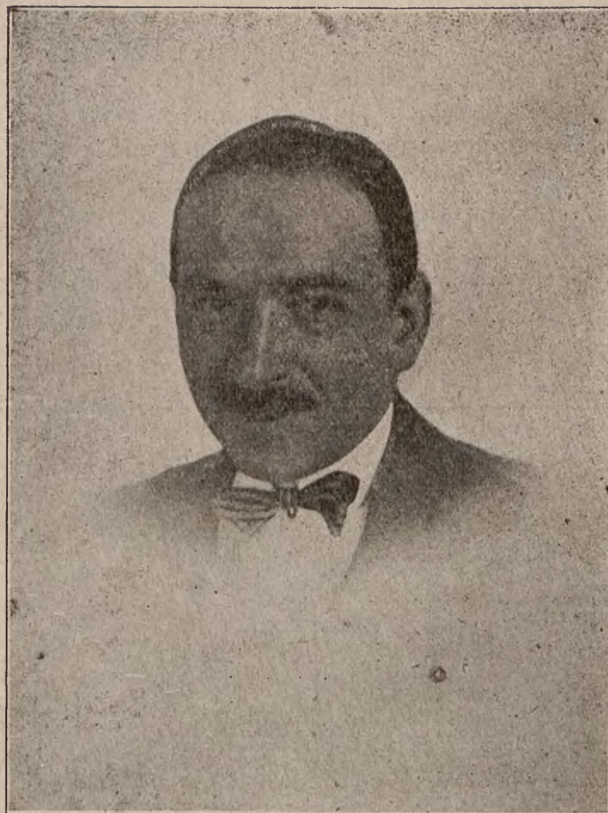
W roku bieżącym zwiedzał fabrykę Pan Prezydent Rzeczypospolitej, profesor dr. Ignacy Mościcki. Zainteresował się żywo postępami prac Wytwórni i specjalną uwagą zaszczycił nowe, polskie typy płatowców, wyprodukowane przez „Samolot“.

Są to płatowce konstrukcji inżyniera Bartla typy B. M. Pisaliśmy o nich obszernie, gdyż w dotychczasowej pracy konstruktorskiej w Polsce stanowią one wielki krok naprzód.

Wytwórnia „Samolot“ rozwija się pomyślnie ku chwale lotnictwa polskiego, prowadzona przez energicznego jej dyrektora, pilota rezerwy Wawrzyniaka.

Wytwórni „Samolot“, z którą tyle wspólnych nici łączy nas, rokujemy wielkie zadania na przyszłość, z których niewątpliwie wywiąże się wzorowo.

Jak każda młoda wytwórnia, założona w dodatku w okresie inflacji marki polskiej, kiedy najpotężniejsze firmy zachwiały się, przechodził i „Samolot“ okres ząbkowania gospodarczego, kryzys. Żelazna polityka Dep. IV, dążąca do uzdrowienia stosunków w warsztatach produkujących samoloty, i wykonawca jej p. por. Gruszkiewicz szef kontroli wojskowej, który ujął w swe ręce lwią część kierownictwa w fabryce w czasie najostrzejszego kryzysu wraz z dyrekcją fabryki, doczekali się doskonałych rezultatów. „Samolot“ powrócił do dawnej formy, kilkumiesięczna wytężona praca uczyniła swoje. Przy takiem jak dzisiaj napięciu pracy, pozatem przy tym zapale, który dziś pracowników fabryki cechuje, jej rozwój szeroki jest zapewniony.



Dyr. Wacław Twarowski. Honorowy członek Z. L. P. który w znacznej mierze przyczynił się do rozwoju Sp. Akcyjnej „Samolot“.

O współpracę.

Kierownicze czynniki lotnictwa wojskowego chlubnie dążą do uniezależnienia lotnictwa polskiego od zagranicy, uzdrowienia przemysłu lotniczego, stworzenia własnych typów samolotów których budowa oparta będzie już o polskie normy konstrukcyjne, by w niedalekiej przyszłości polscy lotnicy latali wyłącznie na polskich typach samolotów i na nich dla chwały żywotności polskiego narodu zaczęli ustanawiać polskie i międzynarodowe rekordy, a w momencie niebezpieczeństwa bronić polskiej ziemi.

W celu osiągnięcia powyższego celu do współpracy powołane są i zgodnie stają obok siebie liczne rzesze obywateli wojskowych i cywilnych. Są to radosne fakty, a nie pobożne życzenia, fakty, które powinny być podnietą dla tych wszystkich, którzy wątpią w polskie siły i zdolności, a każdą rzecz zagraniczną uważają zawsze za doskonałą, a przez nas nigdy nie dościgniona.

Ta aktualna współpraca na niwie lotniczej powinna służyć za wzór i dla innych jednostek społecznych pracujących dla lotnictwa wzgl. obrony państwa. Stwierdzić musimy fakt, iż współpraca pomiędzy tego rodzaju instytucjami jest dosyć problematyczna. A przecież tej współpracy wymaga dobro i obrona państwa przeciw ewentualnym zakusom wroga. Czyż łączyć się będziemy do współpracy dopiero w obliczu niebezpieczeństwa? Czy nie powinniśmy stanowić jednego wspólnego frontu już obecnie?



Inż.-pilot Ryszard Bartel, członek Z. L. P. Szef Biura konstrukcyjnego Samolotu. Konstruktor typów B. M.

Dalsze uzdrowienie chromych stosunków na polskiej niwie lotniczej tej wspólności od nas wymaga! Wspólnymi siłami i tylko stałą współpracą dojdziemy do tak pożądanego przez nas celu — posiadania silnego lotnictwa i wielkiego rozwoju polskiej techniki lotniczej, oraz skutecznej obrony powietrznej.

Inż. R. Bartel.



Płatowiec szkolny Bartel B. M. 2.

Silnik inżyniera Wallisa.

Czyniąc w numerze niniejszym przegląd prac Związku i prac jego Członków, nie możemy pominąć milczeniem jednego z najdonioślejszych wydarzeń, zanotowanych na kartach Związku. Mamy tu na myśli silnik lotniczy dwutaktowy, typ VIII, którego konstruktorem jest członek Z. L. P., Górnoślązak, inż. J. Wallis.

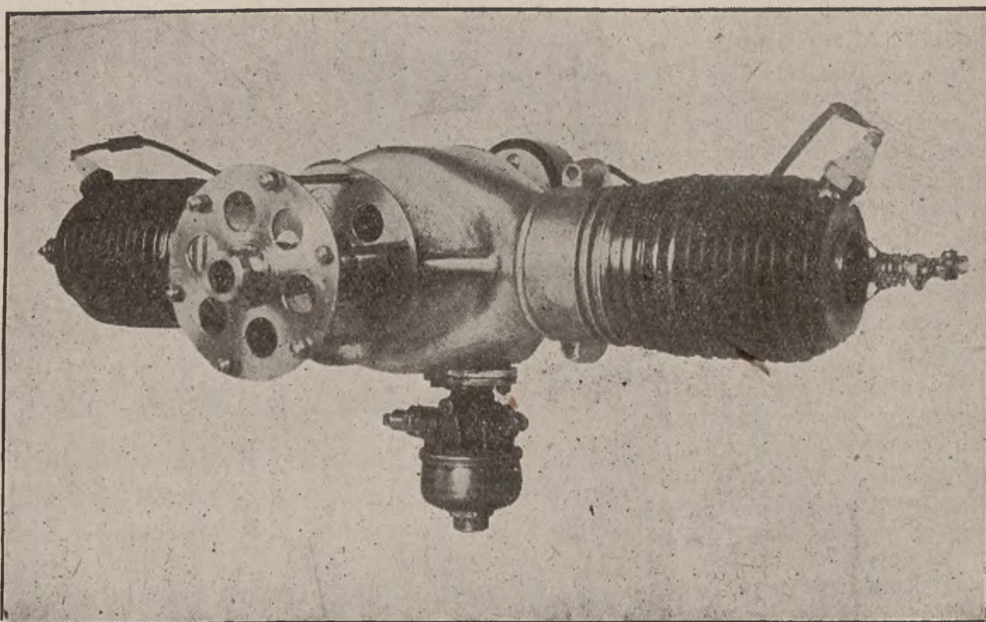
Silnik ten, zbudowany w warsztatach mechanicznych fabryki „Samolot“ w Ławicy, posiada następujące charakterystyki: Siła 18 MK. przy 2000 obrotach na min., skok 80 mm., średn., cylindra 74 mm., pojemność 688 cm^3, współczynnik sprężania 1:3.75, zużycie benzyn. 275 gr., oliwy 28 gr. na MK. i godzinę.

Silnik M. VIII. posiada w porównaniu z normalnymi silnikami dwutaktowemi, pewne zmiany w budowie, których celem jest polepszenie sprawności działania z punktu widzenia regularności biegu i ekonomji materjałów pędn. Zmiany te polegają na sterowanym zaworze wydmuchowym oraz tarczy rozdzielczej, spełniającej rolę zawora ssącego.

Silnik M. VIII. posiada dwa poziome przeciwległe cylindry chłodzone powietrzem. Cylindry te, wytoczone całkowicie z pełnego bloku stali chromoniklowej o dużej wytrzymałości, zaopatrzone są w żeberka chłodzące oraz gwint do wkręcania do karteru. Dla zabezpieczenia wkręconych do karteru cylindrów służą nakrętki w formie żeberek chłodzących które zlewają się całkowicie z formami zewnętrznemi cylindrów. W głowicy cylindrów znajdują się umieszczenia dla świec oraz są wkręcone gniazda zaworów wraz z tulejkami prowadzenia i łożyskami wahaków.

Każdy cylinder posiada jeden sterowany zawór wybuchowy o średnicy 45 mm. wykonany ze specjalnie odpornej na wysokie temperatury stali wolframowej.

Cylindry są wkręcone do karteru aluminjowego, składającego się z dwóch części t. j. właściwego bębna karterowego z łożyskiem oporowem na ścianie przedniej oraz z pokrywy zamykającej, w której znajduje się tylko łożysko wału korbowego. Przednia część karteru posiada w okolicy łożyska oporowego, wzmocnienia żeberkowe, w tylnej części znajdują się cztery nadlewy dla przymocowania silnika do samolotu. Pokrywa zamykająca karter i przymocowana 12-toma śrubami zawiera też rurę ssącą, flansz do umocowania karboratora oraz konzolkę do iskrownika. Wał korbowy ze stali chromoniklowej traktowanej termicznie obraca się w dwu łożyskach w karterze, przyczem przednie łożysko oporowe jest kulkowe, tylne zaś tworzy panewka bronzowa. Wał posiada dwie korby rozłożone o 180^0, przyczem posiada na przodzie stożek do umocowania piasty śmigła oraz w tyle połączenie do iskrownika.



Silnik lotniczy dwucylindrowy konstrukcji kierownika ruchu fabryki „Samolot“ inż. Wallisa. Wykonany w fabryce „Samolot“.

Dwa korbowody niesymetryczne o przekroju korytkowym są osadzone zapomocą specjalnych łożysk rolkowych na wale korbowym. Stopy korbowodów posiadają wciśnięte tulejki bronzowe w których obracają się czopy tłokowe. Tłoki aluminjowe o dnie wypukłem posiadają po trzy pierścienie wzmacniające wykonane ze specjalnego żeliwa. W tłokach umocowane są szlifowane czopy tłokowe zabezpieczone zapomocą specjalnych śrub stożkowych. Reszta widoczną jest z fotografji. Silnik ten łączący w sobie nadzwyczajną prostotę budowy z małą wagą i równem ekonomicznem działaniem posiada bardzo wielką przyszłość.

Konkursy szybowców.

Dążenie do ujęcia zagadnienia szybowcowego na terenie Polski ujawniło się w staraniach Z. L. P., który zorganizował dwa konkursy.

Pierwszy konkurs, który odbył się latem 1923 roku w Białce pod Zakopanom, obfitował w liczne niewygody i niedociągnięcia organizacyjne, tem nie mniej jednak, na konkursie tym uzyskano znaczne i ciekawe rezultaty (rekord polski). Od tego czasu datuje s ę polski ruch szybowcowy.

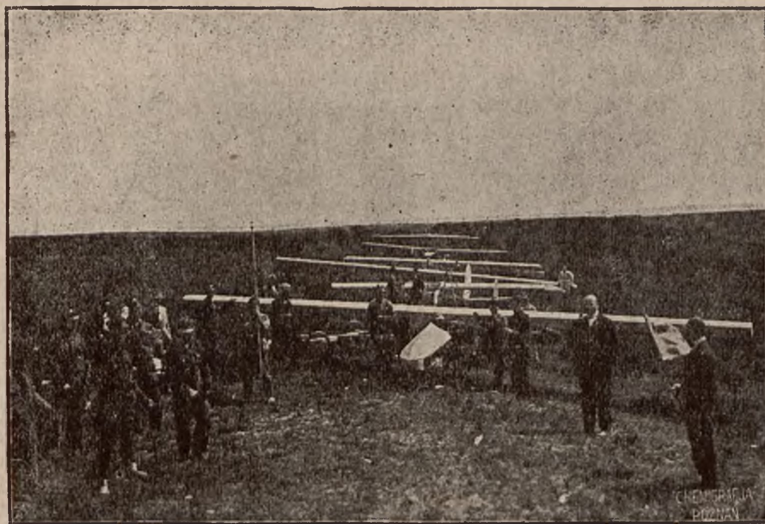
Wielu uczestników, że wspomnę tylko kapitana-pilota Jacha, postanawia się nadal szybowcami interesować gorliwie. Powstaje cały szereg nowych konstruktorów szybowca, tak, że II-gi konkurs urządzony w 1925 w Gdyni zgromadza 21 szybowców.

Zdobycze techniczne uwidoczniły się w konstrukcjach aparatów, niestety nieodpowiednie warunki atmosferyczne nie pozwoliły na osiągnięcie takich wyników jak się spodziewano.



II. Konkurs Szybowców. Władze Związku Lotników Polskich przy sztandarze. Major-obserwator Płachta Andrzej, prezes Czesław Wawrzyniak i inżynier-pilot Michał Bohatyrew.

II. konkurs organizowany przez Związek Lotników Polskich przy wydatnej pomocy Ligi Obrony Powietrznej Państwa, był jednak niezapomnianą szkołą dla pilotów, którzy, jak oświadczali niejednokrotnie, dopiero teraz pojęli, co to jest latanie na szybowcu, czem są prądy powietrzne i jak można je wyzyskać.



Szybowce na starcie.

Związek Lotników Polskich brał udział w dwóch ekspedycjach, których celem były badania terenowe dla przyszłych konkursów szybowcowych w Polsce. Jak już wyżej zaznaczyliśmy, teren drugiego konkursu, Oksywja (pod Gdynią) zawiódł w zupełności, aczkolwiek niezbyt odległe od wybrzeża polskiego tereny Pomorza Niemieckiego były miejscem, na którem pobity został rekord światowy lotu na szybowcu. Badania terenowe odbywały się w Karpatach i przeprowadzone były z całą starannością. Niestety jednak do dzisiejszego dnia terenów odpowiednich nie zdołano wyszukać. Ostatnio zająć się miała tem specjalna komisja Zarządu Głównego L. O. P. P., zaopatrzona w środki pieniężne, opowiadano o konieczności sprowadzenia Thoret'a, jak dotąd jednak skutku tych poczynań nie widzimy.

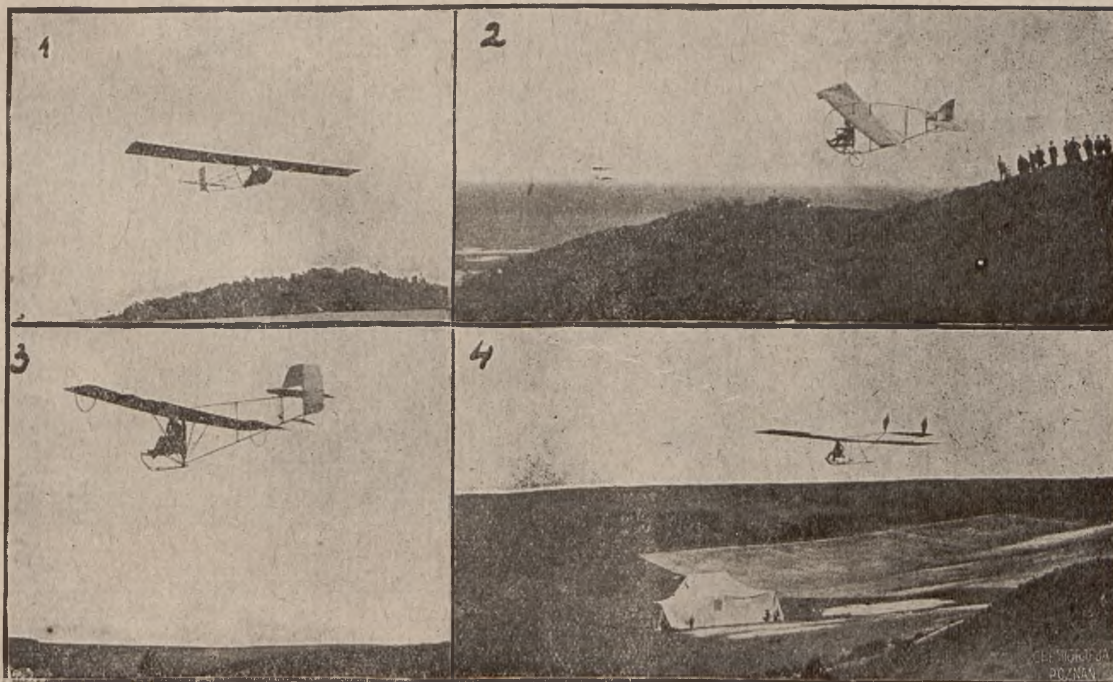


I. Konkurs Szybowców zorganizowany przez Związek Lotników Polskich w Białce pod Zakopanem. Czwarty od lewej strony prezes Wawrzyniak. Na koniu p. Adam Karpiński, brat polskiego rekordzisty — Tadeusza. Obok konia, z płaszczem na ręku, kpt. Jach, gorliwy zwolennik sportu lotniczego, konstruktor i pilot szybowców oraz b. członek Rady Nadzorczej Z. L. P.

Związek Lotników Polskich nosił się z tym zamiarem, ale nie był i nie jest w stanie na własną rękę przystąpić do tak ważnego popisu lotniczego, a to ze względu na znaczne koszta, jakie za sobą pociąga organizacja konkursu.

Wartości lotów szybowcowych tłómaczyć nie trzeba. Sądzić o tem można z entuzjastycznych zdań pilotów, wygłaszanych po odbyciu pierwszych lotów szybowych. Wszyscy gremjalnie oświadczali, że teraz dopiero rozumieć poczynają atmosferę i cenne wartości podnośne prądów powietrznych, które w lotnictwie silnikowem określali dotąd jako „rzucanie“ mniej lub więcej silne.

Nie tracimy nadziei — i niewątpliwie w niedługim czasie szybownictwo polskie znów ruszy naprzód.



Szybowce w powietrzu: 1. Mechanik. 2. Bydgoszczanka. 3. 3. pułk lotniczy. 4. „Śpiesz się powoli“.

Cywilna Szkoła Pilotów

przy Wytwórni „Samolot“.



Cywilna Szkoła Pilotów.



Ostateczne egzamina w C. S. P. Komisja Egzaminacyjna, przedstawiciele wojskowości, L. O. P. P. i prasy w otoczeniu pilotów, którzy ukończyli szkołę. Siedzą: 1. Komandor Piotrowski, 2. Ppłk. Menczak del. D. VI. M. S. Wojsk, 3. Sekr. Kom. M. L. O. P. P. Wałecki, 4. Oficer kontroli szkoły kpt. Pawluć, 5. Dyrektor Cz. Wawrzyniak, 6. D-ca 3 pułku lotn. płk. Abżółtowski, 7. Prezes L. O. P. P. Dziurzyński, 8. Mjr. Sznuk, delegat Dep. IV, 9. Dyr. f-ki „Samolot“ inż. P. Tułacz, 10. Mjr. Romeyko del. Kom. Wojew. L. O. P. P. Stoją: 11. Dyr. Wyszk. Technicznego inż. M. Bohatyrew, 12. Szef pilotażu E. Hołodyński, 13. Instr. pilot Wieczorek, 14. Instruktor pilot Skrzypek, 15. Instruktor pil. Wawrzyniak, 16. Instr. pil. Woźniak, 17. Red. Marynowski.

W roku 1925 została uruchomiona Pierwsza Cywilna Szkoła Pilotów przy wytwórni „Samolot“ w Ławicy pod Poznaniem. Powstała ona, jak zresztą i sama fabryka, z inicjatywy Związku Lotników Polskich. Dyrektorem Szkoły został prezes Związku por. pil. rez. Czesław Wawrzyniak.

Na pierwszy kurs zapisało się sześćdziesięciu kandydatów, z których większość ogromna Szkołę ukończyło.

Początkowo brak było odpowiednich pomieszczeń, uczniowie mieszkali wszyscy w jednym wspólnym hangarze. Wkrótce już jednak stanęły nowe, specjalnie dla Szkoły przeznaczone, zabudowania, a więc — pokoje mieszkalne, sale wykładowe, kantyna t. d.

Kurs trwał dłużej, niż przewidywano. Nic w tem jednak dziwnego niema, skoro się zważy, że nie wszyscy jednocześnie Szkołę ukończyli.

Temniemniej dyrekcja Szkoły i jej instruktorzy — piloci potrafili wydobyć z uczniów maximum wysiłków. Jesteśmy zupełnie spokojni o to, że ci, którym dyplomy ukończenia Szkoły wręczono, są dobrymi pilotami.

Odznaczeni zostali uczniowie następujący: pp. I. Piotrowski, J. Szuchmielski, St. Laskowski i J. Kowalski.

Po zakończeniu pierwszego kursu Szkoła, z powodów od niej niezależnych, drugiego kursu uruchomić nie mogła.

Nie znaczy to wcale, by Szkołę zamknięto. Podwoje jej niezadługo z pewnością otworzą się na przyjęcie nowego zastępu młodzieży, tak ochoczo garnącej się do lotnictwa, czego dowodem stały napływ listów do naszej Redakcji z zapytaniami: „kiedy i gdzie można się zgłosić do Szkoły Pilotów?“



Dyrektor i instruktorzy C. S. P.

Tym wszystkim, którzy nas o to pytają, odpowiadamy:

Bądźcie cierpliwi. Nie zniechęcajcie się! Nie zapomnieliśmy o Was i wkrótce Was przywołamy!

Stan bowiem obecny pod względem cywilnego szkolnictwa pilotów w Polsce nie licuje ze stanowiskiem mocarstwowym naszego państwa i stoi w odwrotnym stosunku do potrzeb obrony wojennej i pokojowej służby w lotnictwie. W tej chwili w Polsce **nie istnieją** Szkoły Pilotów Cywilnych. Dziwi nas faktycznie tak grube niedopatrzenie w programach instytucyj, będących główną kasą pieniędzy społecznych, oddanych na usługi polskiego lotnictwa. Na tego rodzaju luki w programach lotniczych Polska stanowczo jest za uboga. Na wysiłek zdobyć się musimy, stworzenie bowiem stałych Szkół Lotniczych i Sekcji Treningowych jest koniecznością, bez nich bowiem nie jest do pomyślenia rozwój lotnictwa sportowego, który jest znakomitym dopełnieniem lotnictwa wojskowego i obrony kraju.



Płatowce Cywilnej Szkoły Pilotów zimą.

„Lotnik“ Organ Z. L. P.

W dniu 15. lutego 1924 r. wyszedł z pod maszyny drukarskiej pierwszy numer pisma naszego. Założył je Związek Lotników Polskich i stworzył z niego swój organ oficjalny.



Naczelny Redaktor czasopisma „Lotnik“ pilot Bolesław Ostrowski.

Redaktorem został p. Zdzisław Marynowski. W słowie wstępnem pisała Redakcja:

„Nikogo, kto weźmie pismo nasze do ręki, niechaj nie zdziwi skromna jego szata zewnętrzna i szczupły rozmiar, pragniemy bowiem iść po drodze rozwoju i rozpocząć skromnie, ale zato z wewnętrzną pewnością, że w pracy swej nie ustaniemy, wziąwszy do spełnienia zadania nad siły, lecz, że będziemy ją wciąż powiększać i rozszerzać“.

Z dniem 10. października 1924 r. stanął na czele „Lotnika“ jego obecny redaktor, pilot Bolesław Ostrowski.

Jakżeż się słowa wstępne z pierwszego numeru sprawdziły! O to pismo, przez nikogo nie subsydjowane, borykające się z niesłychanemi trudnościami finansowemi, nietylko nie upadło, ale trwa na swojem stanowisku już czwarty rok, z dwutygodnika przeszło na tygodnik, skromną szatę zmieniło na luksusową, osiągnęło liczbę rekordową 22000 egzemplarzy! Zdobyło sobie czytelników na obszarze całej Rzeczypospolitej i licznych prnnumeratorów, rozrzuconych po całej kuli ziemskiej. Najlepsze pióra fachowe ofiarowały „Lotnikowi“ swą współpracę. A w takich warunkach jest jednak organ nasz najtańszem pismem lotniczem Polski, najdostępniejszem dla ogółu.

Dziś oddajemy Czytelnikom naszym do ręki dziewięćdziesiątydrugi numer „Lotnika“! Dalecy od zarozumiałości, sądzimy że treść pisma naszego i jego szata najlepiej mówią za siebie.

Od roku 1925 objął administrację obecny sprężysty jej kierownik por. rez. Stanisław Masłowski. W rok przeszło później widzimy „Lotnika“ już nie w dawniejszym ciasnym lokalu. Widzimy go, jako właściciela własnej, dużej „Drukarni Lotniczej“, pierwszej tego rodzaju instytucji w Polsce.

O losy „Lotnika“ jesteśmy spokojni. Słuszne cele jego — propaganda programu Związku Lotników Polskich — zjednują pismu naszemu coraz większą popularność.

Wyrazem tej popularności jest nakład stale wzrastający, są czytelnicy rekrutujący się dziś z najdalszych części globu i jest wreszcie debit zagraniczny tj. ilość nakładu wychodząca poza granice Polski dla czytelników nie-polaków, wyrażająca się w poważnej cyfrze 1280 egzemplarzy.

Były i będą jeszcze niedokładności w dostarczaniu „Lotnika“, lecz czytelnicy winni wyrozumieć, że pismo to torujące sobie drogę bez subwencji i przy znacznej ilości prenumeratorów nie regularnie płacących, ma ciężkie warunki bytu.



Szef Administr. Stanisław Masłowski.

Stanisław Michał Grabowski.

Związkowi Lotników Polskich

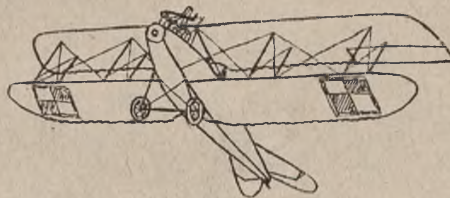
w piątą rocznicę istnienia — w hołdzie.

Stalowy przenikliwy wzrok
i mocne muskularne dłonie!
Nieokiełzany piorun burz
na Was się łamie, bo w Was płonie!

Wśród smagających wichru fal,
gdzie ostrze mrozu ścina żyły,
— skrzydła, co Wam hartował szron,
mocarnie w jaśń się rozprężyły!

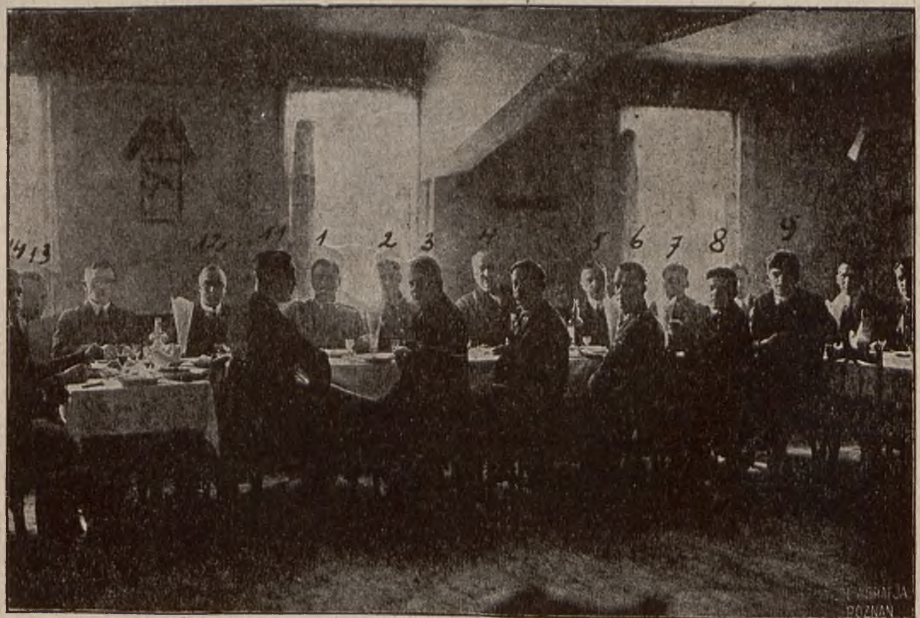
Nieustraszony jest Wasz lot
poprzez śmiertelnych dzwonów bicie — —
W szeregach Waszych każdy skon
przynosi światu — nowe życie!

Wasz cel — to złoty słońca próg,
wiecznie płonący stos ofiary,
— rodowód Wasz — to krzyżów las,
a na nich — wstęga „Militari"!



I. Zjazd Prasy Lotniczej.

W zrozumieniu konieczności zbliżenia i współdziałania idących swemi własnemi drogami polskich pism lotniczych — „Lotnik" zaprosił przedstawicieli poszczególnych organów lotniczych na wspólny Zjazd do Poznania. Zjazd ten, będący zarazem pierwszą (dotąd jedyną) konferencją redaktorów pism lotniczych, odbył się dnia 3-go grudnia 1925 roku w lokalu „Lotnika". Reprezentowane były wszystkie pisma lotnicze, a więc: „Lot Polski", organ Zarządu Głównego L. O. P. P. (red. płk. Grzędziński), „Młody Lotnik", organ Związ. Polskiej Młodzieży Lotniczej (redaktor Osiński i redaktor Troniewski), „Wiadomości L. O. P. P.", miesięcznik Komit. Wojewódz. w Poznaniu (dyr. Świątkowski i red. Grabowski), wreszcie gospodarz Zjazdu, „Lotnik" (red. Ostrowski).



Zjazd Prasy Lotniczej zwołany przez Zw. Lotników Polskich w 1925 roku.

Nie mamy zamiaru przypominać tu obecnie przebiegu Zjazdu, sprawa to zupełnie nieaktualna. Chcemy jednak raz jeszcze podać do wiadomości publicznej szereg uchwał tego Zjazdu, uchwał, które na aktualności nie straciły, względnie nie powinny były, ze względu na meritum spraw poruszanych, pójść w zapomnienie. Niestety! Konstatujemy fakt, iż — oprócz „Lotnika“ — żadne z pozostałych pism lotniczych na wytkniętej sobie drodze nie pozostało. Z tej drogi zboczono — i niejednokrotnie — podpisy położone pod uchwałami, nieraz pod wnioskami o pierwszorzędnem znaczeniu, aczkolwiek utrwalone, jednak w istocie równają się... podpisom na piasku! Czyżby o kierunku naszych organów lotniczych rozstrzygali jedynie ich przedstawiciele? Czyż — mimo ewentualnych zmian personalnych w redakcjach — wydawcy tych pism nie powinni by mieć stałą, prostą, mocną politykę lotniczą?!

Związek Lotników Polskich, którego organem jest „Lotnik“, przy tekście uchwał z dnia 3 grudnia 1925 r. — pozostał.

Oto uchwały:

1. Wniosek „Lotu Polskiego“: Uważając, że rozwój lotnictwa polskiego wymaga jaknajwiększego skoncentrowania spraw zarówno przemysłu i techniki jak lotnictwa, również jego zastosowań cywilnych w ręku jednego organu państwowego o kompetencjach Podsekretarjatu Stanu, Zjazd Prasy Lotniczej uchwala systemacznie dążyć do urzeczywistnienia tej zasady w możliwie najkrótszym czasie, stawiając powyższe na głównem miejscu programu lotniczego, jako najpilniejszą potrzebę.

—

2. Wniosek „Lotnika“: Uważając, że wybór samolotów, używanych w naszej komunikacji powietrznej, powinien wynikać z polityki lotniczej, zgodnej z ogólną polityką państwową, i dążącej do uniezależnienia naszego lotnictwa od wpływów i metod obcych, Zjazd Prasy Lotniczej zwraca się do czynników urzędowych i społecznych w lotnictwie polskiem o rewizję dotychczasowej polityki płatowcowej w polskiej komunikacji powietrznej.

—

3. Wniosek „Młodego Lotnika“: Konferencje Prasy Lotniczej odbywać się będą przynajmniej raz na rok, w pierwszej połowie grudnia.

Wszystkie wnioski przyjęte były jednogłośnie.

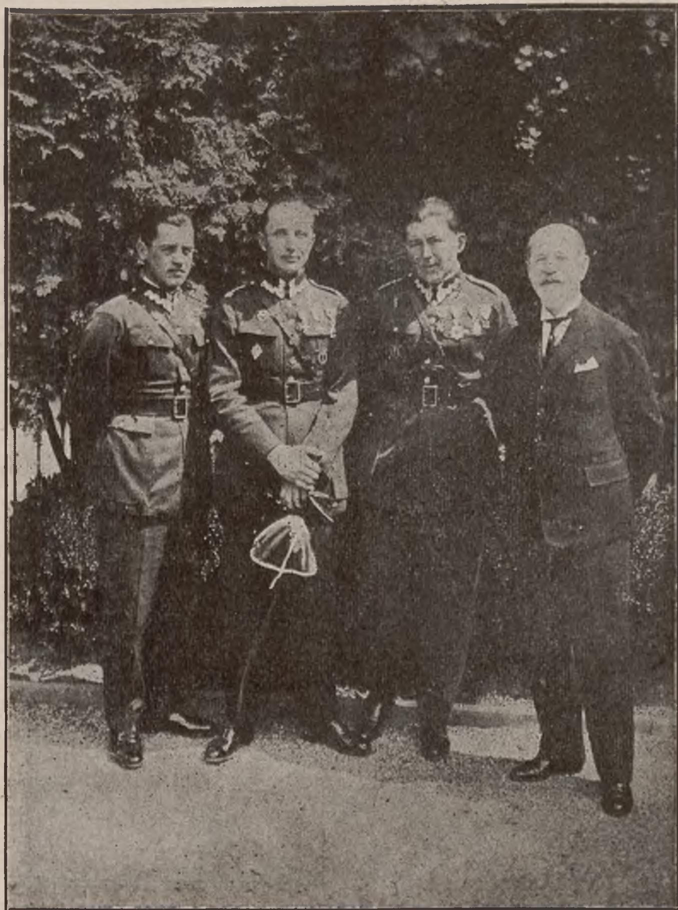
I jakiż jest ich los?!



Międzynarodowe Konkursy Lotnicze w Zurychu

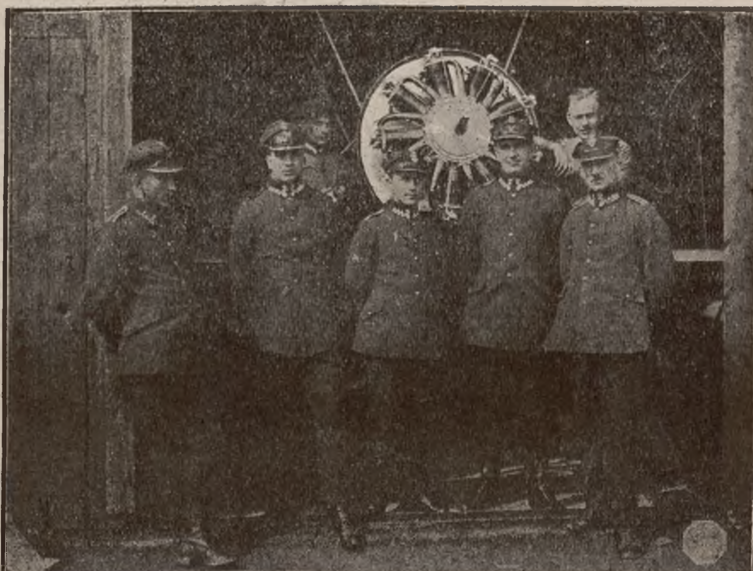
zebrały licznych przedstawicieli lotnictwa Europy. Od prawej stoją: kpt. pil. Orliński, por. pilot Cichocki, pułk. pilot Kossowski, konsul polski w Zurychu, pułk. de Pinedo, na lewem skrzydle stoi ekipa włoska.

Międzynarodowy Konkurs Lotniczy w Zurychu.



Stoją od lewej do prawej: por. pilot Aleksander Cichocki, zdobywca dwóch drugich nagród; pułk.-pilot Kossowski, któremu przy pierwszym locie zapaliła się maszyna, kpt.-pilot Orliński (mimo doskonałego lotu w konkursie odpadł z winy seryjnego płatowca); konsul polski w Zurychu. Seryjne Spady, na których lotnicy nasi staneli do zawodów, nie mogły oczywiście konkurować z doskonałymi samolotami innych uczestników. Tem większa zasługa naszych lotników w szczególności porucznika Cichockiego.

Kontrola Wojskowa Fabryki „Samolot".



Ood lewej: Sie żanci: Szwerbel, Gaca, Wciórka, Pawłowski i Maleszka.



Jednym z punktów programu na konkursach w **Zurychu** był lot o nagrodę kpt. Echard'a dookoła Alp na szlaku: Dübendorf - Thun - Belizona - Dübendorf. Po raz pierwszy startowali piloci dnia 15 sierpnia. Niesłychanie trudne warunki atmosferyczne i zapadająca mgła uniemożliwiły dokonanie tego lotu. Porucznik pilot Cichocki, doleciał do Bellizony, jako jeden z trzech, reszta została po drodze Lot unieważniono. Następna rozgrywka odbyła się 20 sierpnia, a por. Cichocki uzyskał II nagrodę pokonując przestrzeń (369 km) w czasie 1 godziny 45 min i 36 sek. Trzeba dodać, że Spad por. Cichockiego był płatowcem seryjnym, konkurenci natomiast posiadali maszyny specjalnie przygotowane. Prócz tego zdobył por. Cichocki II nagrodę w finale szybkości. Na fotografji obok widzimy zwycięzcę obok swego Spad'a 61.

Sekcja Mechaników Lotniczych przy Związku Lotników Polskich.

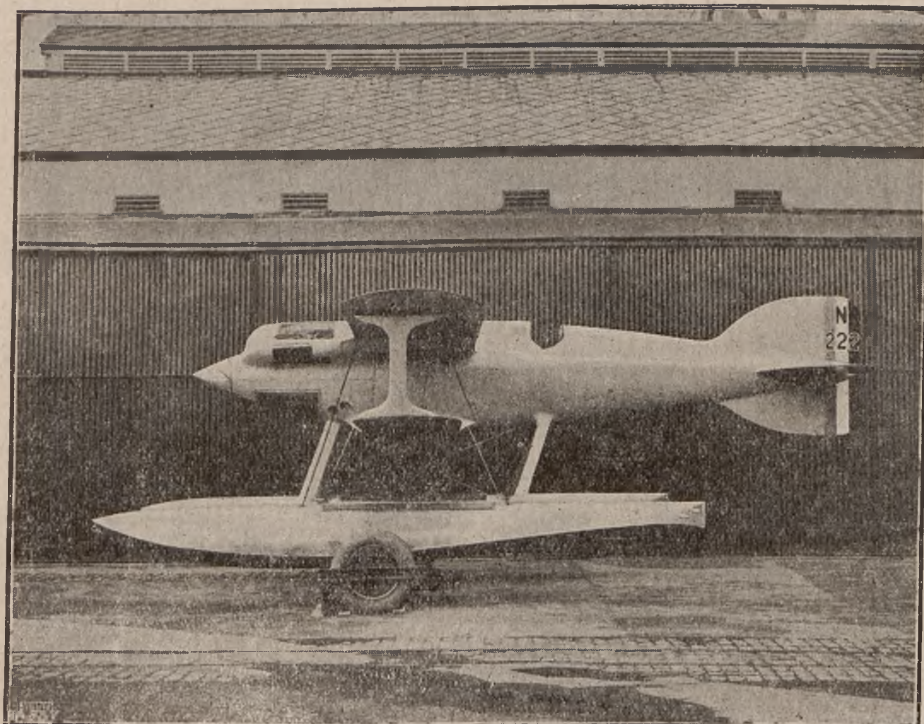


Zarząd i Rada Nadzorcza Sekcji Mechaników Z. L. P. PP.: Jasiak — bibliotekarz. Wolniak —zastępca sekretarza, Schneider — wiceprezes, Rychczyński — przewodniczący R. N, Effenberg — prezes zarządu, Lehman — skarbnik, Krzyżaniak — sekr.

Najpotężniejsze lotnicze potęgi świata, rozpoczynają walkę o puhar Schneidera.

Dnia 25. września br. rozpoczyna się doroczna rozgrywka o puhar Schneidera (rekord szybkości wodnopłatowców), która w roku bieżącym odbędzie się we Włoszech w Wenecji.

Najpoważniejszymi konkurentami, jak zwykle są: Włochy, Anglja i Stany Zjednoczone.



Znaczna jest ciekawość, jaką wzbudzają te zawody, wobec tego, że w roku zeszłym puhar Schneidera, po dłuższym czasie przeszedł do Włoch. Wszystkie trzy państwa, a więc Stany Zjednoczone, które w roku zeszłym puhar utraciły, Anglja, która pomimo największych nadziei już od 3 lat zdobyć nie może puharu i Włochy, które palmę pierwszeństwa starać się będą utrzymać za wszelką cenę, szczególnie, że tegoroczne zawody odbędą się na oczach ludności włoskiej, czynią od szeregu miesięcy przygotowania.

By choć nie wiele uchylić rąbka tajemniczych konstrukcji, korespondent nasz wyjechał do Calshot, gdzie odbywają się loty próbne i ustalenie pilotów na trzy angielskie wodnopłatowce: Supermarine S. 5, Gloster IV i Bristow-Caster-Short-Crusader, które wezmą udział w weneckich zawodach.

9. sierpnia urządziły firmy zainteresowane w budowie wodnopłatowców na konkurs Schneidera wywiad dla prasy.

W obecnej chwili (9. VIII.) odbywają się eliminacyjne próby pilotów które rozstrzygnąć mają, jaką maszynę otrzyma każdy z pilotów.

Piloci nie odczuwają trudności przy wykonywaniu zwrotów na tych płatowcach. A jest to jeden z punktów, który ustawicznie podnoszono, tłomacząc, że przy tych zawrotnych szybkościach, zwrot wywołać musi znaczne zaburzenia w organiźmie, spowodowane kolosalną siłą odśrodkową. Widocznie piloci wybrani drwią sobie z tej siły.

Szybkość płatowców jest bajkowa. Jeden z sztabowych oficerów obecnych na lotnisku określił ją w dosadny, lecz nie pozbawiony wszelkich cech prawdziwości, sposób.

„Każdy z nas słysząc turkot silnika lotniczego, z łatwością potrafi odszukać samolot. Tutaj jest inaczej. Nim turkot dojdzie do naszego ucha, płatowiec o szybkości około 450 km. godz., robi efektywnie lecąc na wysokości około 1000 metrów, w czasie 2 minut tj. zanim głos dojdzie do ucha (333 m/sek) parę kilometrów, czyli, że już w tym miejscu trudno go odszukać".

Przy sposobności opowiedziano nam zabawną historję, jak tu jeden z pilotów trenował lot pomiędzy dwoma miastami, a mieszkańcy oburzali się na hałas, bo przy tej szybkości wydawało się im, że samolot krąży ciągle nad ich miastem.

Niestety pogoda nie dopisała i nie mogliśmy zobaczyć płatowców w powietrzu. Pozwolono nam zato dokładnie je obejrzeć w hangarze. Sekretów konstrukcyjnych nie ma w nich, jak zapewniali nas konstruktorzy, tylko zewnętrzne kształty dostosowane są jak najwięcej do przekroju kropli wody.

Supermarine S. S. której fotografję przysyłam*), jest cała pokryta blachą duraluminjową, i jest niebiesko-srebrna.

Gloster IV., również załączam fotografję, jest złoto-srebrny.

O szybkości płatowców nie można powiedzieć nic pewnego, zresztą Anglicy by się nie zdradzili. Fachowcy twierdzą, że Supermarine może z łatwością pobić rekord pła-

*) Fotografja znjduje się na stronie 32

towców lądowych (441 km/godz.), a Gloster jest o wiele szybszy od typu z roku zeszłego.

O włoskich płatowcach nic tu nie wiedzą. Nie ulega jednak wątpliwości, że są one o wiele szybsze od typu zeszłorocznego zwycięzcy. Konkurs będzie ciekawy.

Przy odbywaniu prób silników dla wodnopłatowców wyścigowych sześć z nich uległo poważnym defektom. Silniki te wykonane są w zakładach Fiat specjalnie dla płatowców konkurujących o puhar Schneidera. Znając doskonałość wyrobów i solidność wykonania silników Fiata, nie można oprzeć się wrażeniu, że defekty te powstały przy próbach uzyskania nadmaksymalnych wydajności.

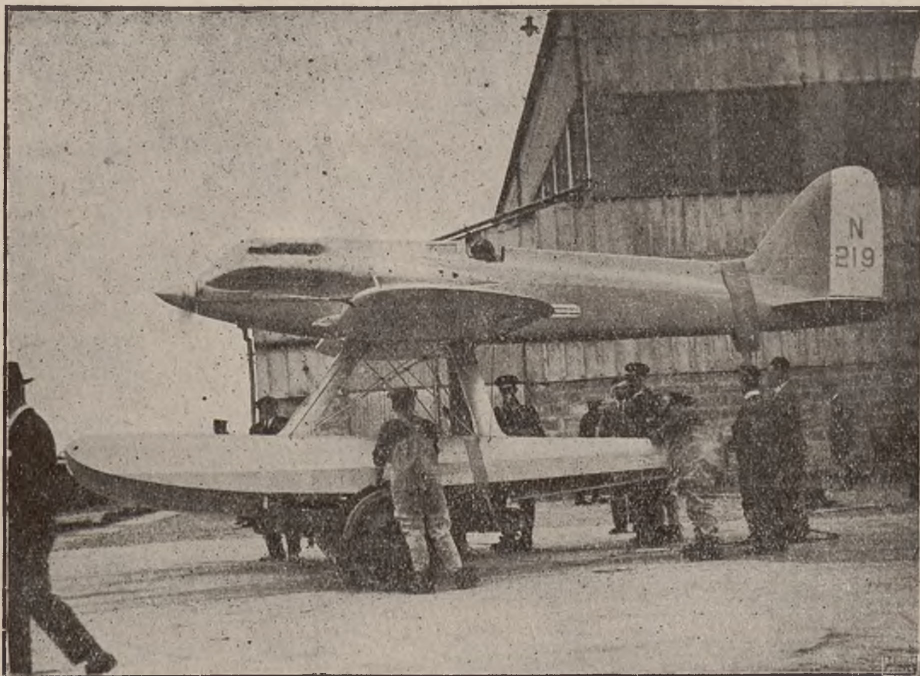
Ale zagalopowałem się w ogólnokonkursowe roztrząsania zapominając, że właściwie w pierwszym rzędzie powinienem opisać co pokazali nam Anglicy w Calshot.

W hangarze stoją dwa Gloster IV (silnik Napier Lion) oraz dwa Supermarine 5 (silnik Napier Lion). Wodnopłatowiec Crusader z silnikiem Bristol Mercury, konstrukcji inż. Carter'a, zbudowany w firmie Short Brothers w Rochester został wysłany do Felixstowe i tam odbywa próby.

Zaczynam od silnika, Napier Lion, w który są wyposażone obydwa typy wyścigowe. Wygląda on zewnętrznie jak 450 konny znany Lion, już od szeregu lat służący angielskiemu lotnictwu. Innemi słowy jest on 12 cylindrowym silnikiem z cylindrami ułożonymi w W, czyli po cztery cylindry w bloku. Różnica jest jednak znaczna. Seryjny Napier Lion daje 450 MK. Taki sam silnik zbudowany na konkurs o puhar Schneidera w 1925 r. rozwijał moc 700 MK. Gdyby przyjąć to jako miernik rozwoju tego silnika, to tegoroczny okaz rozwinąć by powinien 900—1000 MK, Głowice cylidrów wyścigowych silników są przekonstruowane tak, by umożliwiły gładki opływ powietrza. W wyniku tego widok silnika z przodu daje wrażenie, że jest on mniejszych rozmiarów jak seryjny Napier.

Innowacją konstrukcji jest zastosowanie większej przekładni, która daje znaczną różnicę pomiędzy obrotami silnika i śmigła, umożliwiając w ten sposób osadzenie śmigła o maksymalnej wydajności (olbrzymi skok i znaczna szerokość).

Supermarine 5 jest tworem inż. R. J. Mitchell, naczelnego inżyniera firmy Supermarine. Zastosowano w niej wszystkie zdobycze ostatnich badań Wojskowego Instytutu oraz National Physical Laboratory (Instytutu Aerodynamicznego i Fizycznego) w Londynie. Jest to jednopłat o skrzydłach umieszczonych pod kadłubem, rozwinięty z S. 4 — która dotychczas posiada angielski rekord szybkości dla płatowców i wodnopłatów.



Supermarine S. 5 z silnikiem Napier na lewym brzegu fotografji tylko w połowie widoczny konstruktor R. J. Mitchell, nerwowo przechadza się. Po prawej Major R. E. Penny, jeden z ważniejszych oficerów Departamentu Technicznego, przygląda się linji opływowej.

Nowości zastosowane w S. 5 są następujące:

Materjały pędne umieszczone są w pływakach w celu uzyskania lepszego wyważenia maszyny i spokojniejszego lotu. Pompa motorowa dostarcza benzynę do gaźnika przez przewody umieszczone w stojakach podwozia.

Chłodnice umieszczone w skrzydłach są zupełnie nowo skonstruowane i zapewniają dostateczne chłodzenie, nie stawiając najmniejszego oporu.

Kadłub konstrukcji metalowej, zakończony specjalnie skonstruowanem łożem silnika. Pływaki z specjalnego stopu duraluminjowego nieulegającego korozji wody morskiej. (d. n.)

„Die deutsche Lufthansa“.

Przystępując do opisania działalności tego na cały świat znanego już towarzystwa komunikacji lotniczej, należy podać nieco szczegółów dotyczących pierwszych poczynań w dziedzinie komunikacji lotniczej w Niemczech, — stałe i nieuznające żadnych przeszkód, dążenie do stania się potęgą lotniczą.

Praktyczny umysł niemiecki już przed wojną zrozumiał doniosłość komunikacji lotniczej. Od roku 1912 robiono próby przewożąc samolotami — pocztę, a pasażerów — Zeppelinami. Oczywiście były to mniej, lub więcej udolne eksperymenty. Zdawać by się mogło, że wojna próby te całkowicie unicestwiła, jednak pomimo zawieruchy wojennej, w roku 1918 zorganizowano próbną linję komunikacyjną: Berlin-Hanover-Kolonja (od 15 lutego do 15 maja 1918 r.), obsługiwaną przez samoloty typu wojskowego. Celem tej linji było zebranie materjału doświadczalnego na przyszłość.

Od chwili zawieszenia broni, Niemcy przystąpiły do organizacji linji komunikacji lotniczej.

Powstało jedno z pierwszych na świecie towarzystw kom. lotn. prywatnych „Deutsche Luft-Reederei A. G.“, które 6 lutego 1919 r. otworzyło linję Berlin - Lipsk - Weimar, zaś w marcu — Berlin-Hanover-Rheinland, Berlin - Warnemünde, w lipcu — Berlin-Swinemünde i Hamburg-Westerland.

Posługiwano się wtedy 71 pocztowemi i 13 większymi samolotami, typu wojskowego. Niemcom, według Traktatu Wersalskiego pozwolono tylko na lotnictwo cywilne, organizują więc one z niezmierną szybkością swe linje lotnicze.

Powstaje cały szereg mniejszych, lub większych towarzystw kom. lotn., które przy współudziale rządu Rzeszy, a także poszczególnych państw związkowych, oraz samorządów do urządzania przyziemi, oraz do organizowania linji lotniczych, otwierają linje.

Rozwinięte podczas wojny fabryki płatowców, przystosowują się wkrótce do wymagań chwili, konstruując samoloty pasażerskie. Niebawem powstają, oprócz już istniejących, 2 wielkie towarzystwa „Junkers - Luftverkehr“ i „Deutscher-Aerolloyd A. G.“, które nawiązały kontakt z niektóremi towarzystwami komun. lotn. innych państw, oraz jednoczą się w wspólne organizacje („Trans-Europa Union“, „Nord-Europa Union“), co umożliwiło zorganizowanie dogodnej komunikacji lotn. miast Rzeszy z stolicami niektórych państw.

Chwilowe zamieszanie wywołało bankructwo firmy Junkers. Nawiasem trzeba dodać, że gdyby coś podobnego stało się w Polsce, sprawa ta nie przeszła by tak gładko. Wątpię bardzo, czy którykolwiek rząd polski zdecydował by się (ze względu na małe zrozumienie potrzeby lotnictwa) na pokrycie tak olbrzymiego deficytu, w którejkolwiek polskiej fabryce płatowców, jaki wykazała fabryka Junkersa. Jednak rząd niemiecki zanadto dobrze zdaje sobie sprawę ze znaczenia lotnictwa, aby podobną placówkę przemysłową zaprzepaścić.

W tym czasie lotnictwo cywilne niemieckie było już niezmiernie rozwinięte, to też zdawało się, że bankructwo to poważnie wpłynie na osłabienie rozwoju tegoż lotnictwa. Tymczasem deficyt pokrył rząd, a co więcej bankructwo to stało się przyczyną do jeszcze szybszego rozwoju lotnictwa komunicyjnego w tym kraju.

Pod presją bowiem rządu zostały zfuzjonowane wszystkie towarzystwa komun. lotn., tworząc ogólno-niemieckie tow. lotn. „Die deutsche Lufthanza A. G.“.

Do tow. tego przystąpiły 2 największe towarzystwa „Junkers - Luftverkehr“ i „Deutscher-Aerolloyd“, oraz 21 mniejszych towarzystw komun. lotniczych krajowych, a także tow. „Scadta“ (eksploatujące linje w Kolumbji) i tow. mające eksploatować linje Florida-Panama. „Lufthanza“ powstała na początku roku 1926, z kapitałem 50.000 Mk. Jednak już w sierpniu tegoż roku na posiedzeniu udziałowców tegoż towarzystwa uchwalono podwyższyć kapitał do 25 miljonów marek. Nowopowstałe towarzystwo przyjęło cały sprzęt ruchomy i nieruchomy po sfuzjonowanych towarzystwach, przyczem udział „Aerolloydu“ określono na 8.85 miljona, „Junkers“ — 6.05 miljona, mniejsze tow. — 4 miljony, zaś reszta udziałów przypadła Rządowi Rzeszy. Na czele „Lufthanzy“ stanęła rada zarządzająca, składająca się z 9 członków, pod kierownictwem obu prezesów tow, „Aerolloydu“ i „Junkersa“.

Dla rozwoju niemieckiej komunikacji lotniczej, skoncentrowanie 25 niemieckich towarzystw lotniczych było b. szczęśliwym pomysłem, ze względu na to, że przedtem cały szereg linji z sobą konkurowało, co wytwarzało niezdrową atmosferę. Powstanie zaś jednolitego tow., umożliwiło ujednostajnienie polityki lotniczej.

Dwa lata pracy „Lufthanzy“ wykazało, że towarzystwo to godnie reprezentuje obraną przez siebie historyczną nazwę.

Spuścizna dawnej Hanzy niemieckiej przeszła na dzisiejszą Lufthanzę, opanowującą z niezmierną szybkością całą prawie Europę, narzucając swój wpływ kulturalno-ekonomiczny. Skonsolidowanie niemieckich towarzystw lotn. podniosło odrazu w 1 roku swego ist-

nienia długość linji lotniczych, eksploatowanych przez „Lufthanzę“.

Jednak trzeba zauważyć, że rok ten był rokiem organizacji. Dopiero właściwie w bieżącym roku przystąpiono do ekspansji i podboju świata, na pierwszy plan wysuwając Europę. Według swych obliczeń na podstawie urzędowych rozkładów lotów, „Lufthanza“ eksploatować będzie w tym roku linje europejskie o długości: **31790 km.**

Jest to cyfra wprost imponująca! Wprawdzie w chwili, gdy to piszę, niektóre linje wliczone w tą sumę nie są jeszcze uruchomione (np. Marsylja-Barcelona-Madryt), jednak w/g urzędowych informacji mogą już być w b. niedługim czasie otwarte.

W ten sposób niemieckie samoloty łączą Rzeszę z 17 państwami Europy, mając bezpośrednie połączenie Berlina i innych miast niemieckich z 16 stolicami Europy. Tylko Polska, Rumunja, Jugosławja, Bułgarja, Albanja, Turcja i Portugalja nie wchodzi jak dotychczas w orbitę działalności „Lufthanzy“.

Co jest ciekawe, to fakt, że „Lufthanza“ w swym propagandowym organie prasowym ze smutkiem stwierdza, że nie może jak dotychczas opanować Polski. Widać, że towarzystwu temu na nas bardzo zależy.

Niemcy dla zrozumiałych względów przywiązują niezmierną wagę do linji zagranicznych, obsługując je po większej części aparatami 3 motorowemi. Długość linji Lufthanzy, przechodzących nad obcemi terytorjami wynosi 8.900 km. Samoloty lądują w 35 portach lotn. zagranicznych, i przelatują poza granicami Niemiec około 30.000 km. dziennie. Za punkt wyjścia przy organizacji nowych linji zagranicznych wzięto dawne magistrale jak linja Londyn - Amsterdam - Berlin - Królewiec-Moskwa - Genewa - Zurich - Monachjum- Wiedeń Budapeszt. Dzięki umowie z Czechami udało się zorganizować najlepsze połączenie: Oslo-Kopenhaga - Berlin - Praga - Wiedeń. Powstały też nowe linje jak Wrocław-Praga-Monachium, Gliwice-Berno-Wiedeń. Z nowych linji przybyła jeszcze: Gdańsk-Kolmar oraz wznowiono połączenie: Gdańsk-Helsingfors. Nie można pominąć milczeniem prac, które dały b. dobre wyniki w celu przezwyciężenia Alp, aby otrzymać połączenie Berlina z Włochami. Z krótkiego tego zestawienia już widać jak planowo „Lufthanza“ dąży, aby za swym pośrednictwem ułatwiać niemieckim emisarjuszom handlu i kultury dotarcie do wszystkich kraji Europy.

Niemniej jednak działa „Lufthanza“ w swym rodzinnym kraju. Powstają coraz to nowe linje lotnicze, coraz to większa ilość miast, nawet zupełnie małych, otrzymuje komunikacje lotn. Obecna sieć krajowa wynosi już 23.080 km. (sieć kolejowa — 57.615 km.), a samoloty przelatują dziennie przeszło 21.000 km.

Dziś, każde najmniejsze nawet miasto ma swój port lotniczy, przystosowany całkowicie do komunikacji lotn., a także do lotów nocnych.

Kiedy do dnia 1 grudnia 1926 r. istniało 68 portów lotn. i pomocniczych lądowisk (z czego 57 portów obsługiwało linje lotn.), to w r. 1927 stałe linje lotnicze łączą 71 portów lotniczych.

Nie znaczy to jednak, aby ilość przyziemi wzrosła tylko o 3; cyfry z 1927 r. nie obejmują ani lądowisk pomocniczych ani lotnisk, które nie są używane przez Lufthanzę.

Stąd trzeba przypuszczać, że ogólna ilość przyziemi w tym roku znacznie wzrosła.

Oprócz całego szeregu linji o znaczeniu handlowym, Lufthanza nie zapomina ze względów politycznych o terenach okupowanych, co przy b. wydatnej pomocy tamtejszych samorządów, daje duże atuty polityczne Niemcom, zbliżając b. znacznie pod względem czasu te tereny do Vaterlandu.

Z nastaniem sezonu rozmyślała „Lufthanza“ i o miejscach kąpielowych i uzdrowiskach. Szczególne linje łączą Hamburg i Bremę z Nordenay, Borkum, Wangeroge, Westerlandem i Wyk'iem, zaś Szczecin ze Swinemünde, Sellinem i Stralsundem. Oprócz tego miejscowości kuracyjne w Riesengebirge i Harcu, jak Hirszberg, Goslaw, Wernigerode, Quedlinburg mają połączenia lotn. z większymi miastami.

Również linja Baden-Villingen, Konstancja, Monachium - Reichenpol, Monachium-Berchtesgaden i Monachium-Insbruck, należą do linji tej samej kategorji.

Ogółem płatowce na linjach t. zw. kuracyjnych przebywają dziennie 6.500 km.

Z ogólnego tego zestawienia możemy sobie dobrze zdać sprawę z wielkiego rozwoju sieci krajowej niemieckiej, która organizowana jest w/g z góry dobrze obmyślonego planu, gdzie brane są pod uwagę względy handlowe, polityczne i kulturalne, ale nie zawsze rentowności. Mianowicie jest cały szereg linji łączących miasta, leżące od siebie od 25 do 55 km. (linji po 25 km. — 1. po 30 km. — 2. po 45 km. — 4, po 50 km. — 1, po 55 km. — 2).

Przelot tak małej odległości jest kwestją 15 — 25 minut, i dlatego też, licząc na czas jazdy z miasta na lotnisko, linje te nie mogą konkurować z koleją lub samochodami. Z drugiej strony eksploatowanie tak małych odcinków nie wpływa dodatnio na stan samolotów, zwiększając przez to koszty.

Jest też stosunkowo duża liczba odcinków, gdzie linje lotnicze są podwójne (14 odcinków), a nawet potrójne (3 odcinki), dzięki czemu podróżni mają do wyboru samoloty odlatujące rano lub w południe, co jest dużem udogodnieniem przy przewozie pasażerów jak i poczty lub towarów.

Dziś Berlin pod względem udogodnień w komunikacji lotniczej stoi na pierwszym miejscu. Żadne inne na świecie miasto nie ma tyle połączeń lotniczych (60) co stolica Niemiec. I to wtedy kiedy Paryż ma takich połączeń 33 zaś Londyn tylko 16! Dodać trzeba, że i mniejsze miasta niemieckie mają o wiele więcej połączeń lotniczych, jak wyżej przytoczone dwa miasta. Kolonja ma komunikację bezpośrednią lotniczą z 31 miastami, a Norymberga z 20-toma.

Nie można się wobec tego dziwić, że Berlin musi mieć odpowiedni port lotniczy, który jest szczytem techniki i jak najlepszych udogodnień.

Jest to bodaj najlepiej urządzony i wyposażony port lotniczy świata, urządzony z ogromnym nakładem pracy i kapitału.

Zasługę bezpośrednią ponosi zarząd m. Berlina, który podjął inicjatywę, i włożył w to grube pieniądze.

Oto jeden z przykładów zrozumienia potrzeb lotnictwa przez zarządy miast niemieckich!

Tak potężna flota lotniczo-komunikacyjna, licząca około 150 samolotów, obsługująca b. rozwiniętą sieć lotniczą, wymaga oczywiście olbrzymich subsydjów.

Rząd Rzeszy, mając niezmierne zrozumienie dla lotnictwa, pieniędzy nie skąpi, aby obecną sieć „Lufthansy“ utrzymać i jeszcze bardziej ją rozszerzyć.

Sumy wydawane przez Rząd na cele lotnictwa komunikacyjnego z roku na rok potężnie wzrastają. Dodać trzeba, że udział w popieraniu lotnictwa przyjmują też na siebie rządy krajowe, a także w b. dużym stopniu samorządy. W r. 1925 budżet na cele komunikacji lotniczej wynosił 14.996.000 Mk.. w roku 1926 około 30 miljonów plus 14 miljonów udzielonych przez samorządy, czyli razem 44 miljony; na obecny rok przewidziana jest suma 45 miljonów oraz 25 miljonów ze strony samorządów. *)

Nie było by pełnego obrazu, gdyby nie przytoczyć tu nieco danych statystycznych, które są dopełnieniem do ogólnego przedstawienia stanu lotnictwa komunikacyjnego niemieckiego.

Tak szybki rozwój lotnictwa komunikacyjnego w Niemczech nasuwa parę ciekawych spostrzeżeń, a także szereg nauk dla rządów innych państw.

Przedewszystkiem, trzeba przyznać to zupełnie otwarcie i jasno, że Niemcy są jedynym narodem, który najprędzej się zorjentował w znaczeniu politycznym, kulturalnym, handlowym, a także propagandowym, lotnictwa komunikacyjnego.

*) Sumy te dotyczą tylko subsydjów i utrzymania lotnisk, służby meteorologicznej i t. p.

Rok	Długość linji lotniczych niem. towar.	Ilość przelecianych km.	Dzienna ilość przelatywanych km.	Przewóz		
				Pasażerów	Towarów w tonach	Poczty (tony)
1919	1291	580139	—	2042	10	4,7
1920	2271	480053	3060	3975	5,7	6,4
1921	2206	1654000	6780	6820	31	24
1922	4917	1203680	9860	7733	37	32
1923	6052	717842	9670	8507	39	5
1924	8067	1583492	15030	13422	71	22
1925	19362	4949681	35174	55185	521	287
1926	22292	6141471	37222	56268	641	301
1927	31970	—	57000	—	—	—

Trzeba dodać, że nietylko społeczeństwo, ale co najważniejsze rząd (w niektórych państwach jest odwrotnie) ma wielkie zrozumienie dla tej lokomocji, które coraz więcej się potęguje, równolegle z powiększającymi się subsydjami.

Dziś, przy tak rozgałęzionej sieci niemieckiej, nie ma prawie państwa europejskiego, gdzieby kupiec czy przemysłowiec niemiecki nie mógł dotrzeć, lub zawieść swego towaru niemieckiemi samolotami. Jeśli w tak szybkim tempie jak dziś tow „Lufthansa“ będzie się rozrastało, to kto wie, czy za parę lat, samoloty niemieckie nie będą odgrywały tej roli, co dawniejsza średniowieczna Hansa, lub dzisiejsza flota handlowa Anglji. Wciskanie się „Lufthansy“ do każdego prawie kraju daje też duże plusy propagandowe na rzecz państwa niemieckiego i jego lotnictwa.

Co jest ciekawsze, że pomimo tak rozrośniętej sieci kolejowej i doskonałych dróg, dogodnych dla samochodów w kraju, Lufthansa nie zaprzestaje organizować linji powietrznych.

Ze względu na swój charakter można linje te podzielić na magistralne, turystyczno-kuracyjne (do uzdrowisk i badów), polityczne i dojazdowe (małe odcinki). Dwie pierwsze kategorje są zupełnie zrozumiałe, trzecia też, gdyż połączenie Rzeszy z terytorjami okupowanemi daje duże korzyści moralne. Jednak ostatnia kategorja, linje bezwarunkowo zupełnie nie opłacalne (ze względu na krótki dystans) są na pierwszy rzut oka mało potrzebne i poparcie takich linji przez Rząd jest rzucaniem pieniędzy w błoto. Przedewszystkiem chodzi w tym wypadku o przyzwyczajenie całej ludności Niemiec do samolotu, i propagowanie lotnictwa. Rząd Rzeszy wie, że gdy daje olbrzymie subsydja, nie idą one na marne. Chociaż chwilowo zdawać by się mogło, że jest to wyrzucony niepotrzebnie grosz, jednak przyszłość pokaże kto miał rację. Już niedługo pewno przeważająca część ludzi będzie

posługiwać się samolotami, zamiast koleją lub samochodami; i kiedy technika dojdzie do tego, że wzniosą się w powietrze olbrzymie aerobusy nie wymagające subsydjów, mieszczące do stu lub więcej osób, Niemcy będą już do tego przygotowane. Nie będą potrzebowały wszystko przygotowywać na prędce, gdy już obecnie wzięli się do pracy energicznej i systematycznej. W związku z problemem krótkich linji lotniczych podkreślić jeszcze trzeba sprawę pilotów, którzy w lotnictwie wojskowym mało mają do roboty, a w/g wymagań rządu muszą być w ciągłym treningu. Poczęści i dlatego Niemcy wolą używać ich na większej ilości linji, ciągle ich trenując, niż urządzać np. sekcje treningowe, które są tylko pożyteczne dla lotników, a natomiast innych korzyści, prawie nie przynoszą.

Mówiąc o lotnictwie komunikacyjnym Niemiec nie sposób jest pominąć kwestji lotnictwa wojskowego, które bądź co bądź jest b. ściśle związane z tym pierwszym. Na tą sprawę chciałbym jeszcze zwrócić uwagę.

Kwestja samolotów cywilnych, które w czasie wojny mogą być szybko zamienione na wojskowe, w/g mnie nie będzie odgrywała najważniejszej roli. Około 150 samolotów, któremi rozporządza Lufthansa dla przyszłej wojny nie będzie miało dużego znaczenia.

O wiele ważniejsza jest kwestja pilotów, i mechaników lotn. którzy są w służbie „Lufthansy". Podobno pilotów tow. to ma w swej służbie około 800, którzy są w ciągłym treningu i którzy w każdej chwili przesiąść się mogą na aparaty wojskowe.

To nie są lotnicy w rezerwie, którzy co pewien czas idą na przeszkolenie, ale piloci którzy dzień w dzień unoszą się nad ziemią. Oczywiście w miarę rozwoju „Lufthansy" co jest przewidziane, pilotów będzie ciągle przybywało. Już dziś snuje Hanza plany o połączeniu Berlina z Tokjo przez Syberję, i Niemiec z obu Amerykami.

Są to jednak plany nieco dalsze, chociaż wszędzie gdzie się da wre usilna praca przygotowawcza. W Ameryce dwa towarzystwa lotnicze są już finansowo związane z „Lufthansą", w niedługim czasie pewno i inne tow. południowo - amerykańskie i rosyjskie o kapitale i samolotach niemieckich przystąpią do niej, ale tymczasem już przygotowują grunt dla ekspansji niemieckiej „Lufthansy".

Niezmierną uwagę przywiązuje Hanza do podboju reszty państw europejskich, i pomimo małej przyjaźni między nami a Niemcami, towarzystwo to pożądliwym okiem spogląda na Polskę, chcąc przez nasze terytorium przeprowadzić cały szereg ważnych linji.

Dlatego też przy ewentualnych pertraktacjach lotniczych, które niewątpliwie nastąpią po zawarciu polsko-niemieckiego traktatu handlowego, Rząd Polski musi przystąpić do nich b. ostrożnie i z rozwagą aby wpuszczenie „Lufthansy" na terytorjum Polski nie odbiło się ujemnie na naszych towarzystwach komunikacji lotniczej. Raczej należało by zerwać rokowania, niż narazić na zaprzepaszczenie polskie towarzystwa lotnicze.

Tadeusz Gryżewski.

Artykuł powyższy wymaga pewnych wyjaśnień. Ekspansja niemieckiej „Lufthansy", która mackami swemi stara się ogarnąć cały świat, dążyła i dąży do opanowania swych najbliższych sąsiadów.

Walka z tą organizacją, posiadająca wydziały o zakresie pracy ministerstw, jest niesłychanie trudna i wymaga sporej dozy ostrożności.

Pierwszy krok pruskiego buta na polską ziemię, to wciśnięcie do naszych linji komunikacyjnych niemieckich typów. Dzięki stanowczej postawie naszej, na kroku tym się skończyła dotychczasowa ekspansja „Lufthansy" w Polsce.

Stoimy ciągle jednak w walce. Biuro propagandy zawala biurka redakcji pism polskich wiadomościami podnoszącemi nadzwyczajną wartość niemieckich samolotów transportowych. Że tak nie jest, dobrze o tem wiemy, lecz mimowoli dziś w granicach Polski, wśród szerokich mas, Junkers uchodzi za typ niedoścignionej dobroci.

Z chwilą, gdy całe społeczeństwo dojdzie do tego przekonania, pruski but wykona krok drugi.

Otrząsnąć się musimy. I dla tego należy powitać z radością konkurs rozpisany przez Ministerstwo Komunikacji na polski płatowiec komunikacyjny, dowodzi on bowiem, że władze naszego lotnictwa orjentują się w położeniu należycie i nietylko nie dopuszczają do postawienia drugiego kroku, lecz ściągną but szwabski, rzucając go w śmiecie.

Polscy konstruktorzy mają głos! *B. O.*

„**LOTNIK**" dociera do najdalszych zakątków Rzeczypospolitej, jest przeto **najskuteczniejszym organem ogłoszeniowym**

Kalejdoskop jubileuszowy.

Pierwszy tom dziejów lotnictwa polskiego zamyka się dzisiaj — w dniu pięcioletniego jubileuszu Związku Lotników Polskich. Gdy bowiem pominiemy pierwsze lata niepodległości, lata wysiłku wojennego i organizacji państwa — i spojrzymy na lotnictwo nasze od chwili jego wkroczenia na tory normalnego rozwoju, to przełomowa chwila zbiega się prawie z momentem ukostytuowania się w Poznaniu tej pierwszej lotniczej — i dotąd jedynej, fachowej organizacji, jaką jest Związek Lotników Polskich.

Zrzeszenie się zarówno czynnych jak i rezerwowych oficerów i podoficerów, pilotów i obserwatorów, było normalną koniecznością, dostosowaniem się do warunków czasu, gdy każdy fach i każdy zawód szuka obrony swych interesów i słusznie forsuje swoje postulaty. To też listy członkowskie Z. L. P. zapełniły się długiemi kolumnami nazwisk, często przynoszących Polsce promienie sławy przez swe czyny brawurowe, — częściej jednak będących prawdziwą chlubą lotnictwa przez żmudną, krwawą, codzienną pracę, przez owe pełne poświęcenia ofiary, krzyżami i orderami zdobione, ale tak bardzo niesłusznie dzisiaj — zapomniane.

Jednak nie obrony interesów własnych pragnęli nasi lotnicy, wstępując pod sztandar Związku. Kierował nimi duch obywalski, poczucie odpowiedzialności państwowej, jaka na nich spoczywa, zrozumienie swych zadań w budującej się, cegła po cegle, potędze militarnej Polski. Lotnicy, najlepiej znający tajniki dróg powietrznych kraju, najbardziej zrośnięci z duszą lotnictwa ojczystego, rozumiejący najlepiej jego potrzeby, jego nieme żądanie, — pod hasłem Związku stanęli do trudnej i wytężonej pracy rozbudowy awjacji swej Rzeczypospolitej.

Program poczynań Z. L. P. szedł zawsze po linji prostej, najbardziej realnej, był wynikiem potrzeb najistotniejszych, był zawsze logiczny i pozytywny.

Związek Lotników Polskich nie szedł nigdy po linji wypadkowej, krótkowidzem nigdy nie był, nie przerzucał się z fali na falę. Może dlatego właśnie wcielał wolno swe projekty w czyn i nie cieszył się takim rozgłosem, nie zyskiwał takich oklasków, jak ci, których programy lotnicze zataczały się od jednego zarządu do drugiego.

Związek Lotników Polskich przystąpił do pracy twórczej — jak to się mówi „z dziesię-

---

JAN NIWIŃSKI.

Skrzydła miłości.

9 Powieść lotnicza.

Komisarz podszedł do niego.

— A co obiecaliśmy, że ci życie darujemy. I cóż — żywy jesteś!... Żyj sobie tutaj, póki ci kruki dumnego łba nie rozdziobą. My ci życie darowaliśmy.

Wtem podszedł drugi komisarz. A za życie mojego brata — masz — na drogę wieczności!

Tu uderzył go dwa razy w twarz.

Dokoła charkotał śmiech straszny, okrutny. Odchodzili, śmiejąc się jeszcze.

Rzucił ktoś z oddali.

Możeby Sarka sobie zrobiła przyjemność i oczy mu wydłubała.

— E — nie — odrzekła Sara.

Tego już mam dosyć. Zresztą kruki to za mnie zrobią, niech lepiej na własną śmierć patrzy.

Ludzie odeszli. Pozostał sam wśród strasznego pola.

Otworzył oczy — patrzał i oczom własnym nie wierzył. Co za straszliwe pole! Obok trumna — jego trumna. A dalej tam — co to jest? — kruki. — Tak strasznie kraczą! I krążą dookoła szubienicy. Ciała ludzkie, ciała wiszą. — Poznał polskie mundury.

I oto o kilka metrów zaledwie, dwa kruki tuż nad ziemią dziobią — czaszkę ludzką, naga już prawie i biała — trupia.

— To człowiek jak ja, w ziemię wkopany, jęknął Felek i zamknął oczy.

Ach cóż za straszna śmierć.

Mijały straszne godziny. Nie czuł już bólu. — Straszliwy chłód go ogarnął. Zamarza, zamarza żywcem w ziemi....

Śnieg padał wielkiemi płatami na głowę, już sięgał ust. — Topnieje na włosach i ścieka po twarzy.

— O Jezu Chryste — modli się Felek.

— Za coś mnie tak pokarał!...

Ciemna, straszliwa noc zapada i kryje śniegiem.

Próżno Felek stara się wyswobodzić szyję ze strasznego lodowego uścisku. Śnieg sięga już oczu, dusi usta, nos,

cioma palcami". Żadnych subsydjów urzędowych, żadnych „tygodni" i „pudełek szczęścia". W zrozumieniu potrzeb propagandowych stworzono trwałą trybunę, z której poczęto głosić swój sąd o sprawach lotniczych. Trybuną tą jest *„Lotnik"* — pismo dwutygodniowe, zreorganizowane na żądanie licznych kół czytelników na *tygodnik*. Dziś pismo nasze jest jedynym organem lotniczym fachowym i dociera do najdalszych centrów globalnych. Na formę propagandy naszego lotnictwa, szerzoną przez Z. L. P., jaskrawe światło rzuca szereg wyczerpujących artykułów, drukowanych w pismach fachowych *wszystkich narodów cywilizowanych.*

Ożywiony chęcią ścisłej współpracy z innemi pismami lotniczemi oraz z codzienną prasą polską, dążąc do nastrojenia publicystyki naszej na nutę najbardziej dla lotnictwa polskiego korzystną, — pierwszy i dotąd jedyny, Z. L. P. zwołał *Zjazd Prasy Lotniczej*, na którym uzgodnił program swej polityki lotniczej z przedstawicielami tejże pracy. Cóż winien Z. L. P., że dotąd po wytkniętej sobie drodze kroczy, a że inni z drogi tej już kilkakrotnie zbaczali?

Jakiż jest rejestr czynów Z. L. P.? Być może — nie zaimponuje on ilością pozycji — ale też niema Z. L. P. na sumieniu ani jednego grosza tak z własnej jak i ze społecznej kiesy, któryby został niewłaściwie wydatkowany.

Związek Lotników Polskich stworzył ten olbrzymi warsztat pracy, jakim jest *Wytwórnia „Samolot"* w Ławicy pod Poznaniem. Fabryka wzorowa, która poszczycić się może nietylko poważną ilością płatowców, wyprodukowanych za licencją zagraniczną, ale przedewszystkiem trzema własnymi typami samolotów krajowych. Są to, jak wszystkim wiadomo: *Sp. 1, Bartel M. 2 i Bartel M. 3.* Te dwa ostatnie aparaty — to chluba konstrukcji polskiej.

Przy Wytwórni „Samolot" stworzył Związek Lotników Polskich ogromnym wysiłkiem pracy i funduszów *Pierwszą Cywilną Szkołę Pilotów*. Jest tajemnicą publiczną, że szkoła ta, pomimo różnych zobowiązań postronnych, spoczywała wyłącznie prawie na barkach Związku. I cóż? Daliśmy Polsce pięćdziesięciu doskonale wyszkolonych pilotów — i nie naszą jest winą, jeśli czynniki miarodajne nie zaopiekowały się uczniami Szkoły ławickiej, jeśli ich umiejętności zużytkować nie potrafiły. Nie naszą też winą — że się Szkoła po pierwszym kursie — zamknęła. Nie decydowała w tej sprawie Ławica, ale Warszawa.

Związek Lotników Polskich zorganizował *dwa konkursy szybowców* — w przeświad-

---

Wtem wśród śniegu zdala widnieje jakiś cień. Zbliża się!

— Ach więc to już śmierć!

I przez myśli jego przepływają obrazy. — Zamknął oczy i temi innemi oczyma widzi, śni — młodość, dziecinne lata.

Matka — pamięta ją zawsze nad balją pochyloną. — Chodziła do prania. Gdy był dzieckiem brała go ze sobą. Siadywał wtedy w kącie obcej kuchni, patrzył w ogień pieca i śniły mu się dziwne rzeczy, tak niepodobne do tego, co dzisiaj.

A potem porucznik — wojna... I oto dzisiaj — śmierć — taka śmierć! I za co? za co.

Łzy mu płynęły po twarzy.

Wtem zbudził go głos znajomy. Otworzył oczy. Na trumnie obok siedziała postać kobieca. Poznał ją — mimo, że była przebrana.

ROZDZIAŁ XI.

„Sara".

— Przyszłam do ciebie chłopaszku, podobasz mi się.

— Przyszłaś się znęcać nademną — I ty jesteś kobietą?.

Roześmiała się.

— Tak — jestem kobietą — i to widzisz kobietą prawdziwą. Jakby to powiedzieć esencją kobiecości. A tyś sobie pewnie teraz myślał o matce, o siostrach, może o kochance, albo żonie?... Ty miałeś matkę?

Nie odpowiedział.

— Widzisz ja też miałam matkę. Miałam także i ojca, z długą brodą i w chałacie. Tylko, że mojego ojca i moją matkę wyście zamordowali, zrobiliście taki mały pogrom i wymordowaliście kilkuset żydów, a że tam między nimi był mój ojciec, moja matka, cóż to kogo obchodzi!

— Łżesz — podła! polacy nigdy pogromów nie robili...

— Polacy!... roześmiała się dziko Polacy — Moskale — czy to nie wszystko jedno! jedna rodzina i jedna zemsta. Tylko widzisz, ja słaba jestem. Sama bym nie dała rady, więc lubię kiedy wy się wzajemnie mordujecie.

— Nikczemna, syknął, a krew mu oczy zalewała.

Daj mi przynajmniej spokojnie umrzeć.

czeniu, że trzeba w Polsce „z żywymi naprzód iść". Gdyby nie inicjatywa Związku, polski ruch szybowcowy znajdowałby się nadal — w łonie matki.

Rada fachowa i poparcie moralne Związku przyczyniły się niejednokrotnie do *budowy płatowców sportowych.* Też dowód to wystarczający, że w żyłach Związku tętni młode, zdrowe życie. Jednym z najbliższych punktów programu Z. L. P. będzie *konkurs polskich awjonetek.*

Są jednak sprawy znacznie donioślejsze, o bez porównania szerszem znaczeniu, o które Związek od długiego czasu stacza bój. Sprawy, zdawałoby się — oczywiste, dostrzegane jednak, niestety, oczyma Związku. Nie widzą ich ci, którzy — przez otwarcie skarbonki — mogliby je szybko zrealizować, a tem samem uzdrowić z chronicznych niedomagań organizmu polskiego lotnictwa.

Sprawy te, to walka nasza *o fundusz wdowi lotników polskich,*

to walka o niezbędne *sekcje treningowe dla pilotów rezerwy,*

to walka o *polską politykę komunikacyjną,*

to przedewszystkiem walka o *Podsekretarjat Stanu dla Spraw Lotnictwa.*

Związek Lotników Polskich jest tym lekarzem, który chorobę swego pacjenta (lotnictwo polskie) rozpoznał i zna ją, lecz bez pomocy aptekarza — chorego nie uzdrowi. Czekamy na te lekarstwa, których się dotąd tylko... przyrządzić nie chciało. Ale się — doczekamy!

Związek Lotników Polskich, przez powołanie do życia dwóch nowych sekcyj — mechaników lotniczych i sekcji inżynierow, — stanie się niezadługo owym doświadczonym i zrównoważonym Senatem Lotnictwa ojczystego, Senatem — który o pełny głos dla siebie się wystara.

Związek Lotników Polskich, bez szumnych reklam, w ciszy i skupieniu, pracuje od lat pięciu. W locie swoim coraz wyższe zatacza kręgi. I do wysokich celów swoich dopnie na skrzydłach niestrudzonych wówczas, — gdy dyletanckie Ikary — do pół drogi doszedłszy — w pył pospadają.

Związkowi Lotników Polskich — cześć.

Ogłaszajcie się w Lotniku

— Ha — ha! żebyś myślał o swojej narzeczonej, może o żonie!

Ja też kiedyś marzyłam o miłości, tylko, że raz mała dziewczynka przechodziła koło koszar kozackich wieczorem i dwuch pijanych żołnierzy....

— Nie patrz tak na mnie — zdrowa jestem!... Mogę być twoją kochanką, czemu nie, podobasz mi się, jesteś mocny!

A przytem, widzisz, takiego szatana zniszczenia jeszcze nie miałam.

Przylecieliście tu dwaj, prochownię wysadziliście w powietrze, — setki żołnierzy zginęło; rzuciliście parę bomb na sztab frontu, akurat było posiedzenie komitetu, zginęło dziesięciu komisarzy, w tej liczbie mój mąż, którego bardzo kochałam. — Dzisiaj albo jutro, byłabym go sama zarżnęła. Felek się mimowoli uśmiechnął.

— To, żem tyle bolszewików ukatrupił, to jedyna dla mnie pociecha, — przyjemniej umierać, przyjemniej!

— A poco ty masz umierać. — Przyszłam cię wyswobodzić. — Kłamiesz, przyszłaś mnie dobić.

Ale zrób to prędzej, bo już mam dosyć tego twojego towarzystwa, katowska podeszwo!

A ja ci powiadam, że chcę cię wyswobodzić. — Po pierwsze dlatego, że chcę abyś został moim kochankiem, ty — coś tyle ludzi na drugi świat wyprawił....

— Precz — wstrętna cholero!... wolę już śmierć...

— Nie myśl znowu, że mi tak na tobie zależy. Jeszcze niejednego krwawego psubrata sobie znajdę, albo stworzę, ale widzisz ja mam także swój cel wyższy. Dostaniesz pieniądze, rewolwer i papiery od trupa, będziesz sobie mógł jechać jako komisarz wszędzie, gdzie zechcesz...

Coś tak gały wybałuszył? To ma sens. — Po tem coś tutaj widział i coś przeżył, ty się teraz będziesz mścił, a w to mi graj! Ty znowu teraz setki moskali zgładzisz za mojego ojca i matkę, za moją pohańbioną młodość, za moje przeklęte życie! No, ale dość tego gadania. Wyjęła z kieszeni nóż — rozłożyła go.

Nie traćmy czasu! roześmiała się dziko.

— No nie patrz że tak na mnie!

Zamknął oczy.

DZIAŁ URZĘDOWY

Komisji technicznej Z. L. P.

Liczby z prawej strony oznaczają: pierwsza — numer komunikatu, druga — numer „Lotnika", trzecia — tom.
W komunikatach oznacza się: N — północ, S — południe, E — wschód, W — zachód.

ANGLJA.

Lotnisko w Croydon (Londyn). Płatowce lądujące w Croydon muszą stosować się do przepisów mających zastosowanie przy lotniskach oznaczonych białą pięcio-ramienną gwiazdą: t. zn. lotnisko należy podzielić sobie na dwie równe części dla startu i lądowania. Dla patrzącego z kierunku lądowania, prawa strefa jest przeznaczona dla lądowania, lewa dla startu.
(Notice to Airmen 34/27) *1-5-6*

Lotnisko w Kenley. Przy granicy S lotniska zbudowano dwa maszty dla radjo wysokości 20 m, które nocą oznacza się czerwonemi lampami.
(Notice to Airmen 39/27) *2-5-6*

Rzeka Medway. Lotnicy chcący lądować na rzece Medway powinni uważać na dwa wysokie maszty, pomiędzy któremi rozciągnięte są przewodniki elektryczne. Maszty znajdują się około 630 m SSW od Cuxton i 4,8 km powyżej mostu Rochester. Wysokość ich wynosi 33 m.
(Notice to Airmen 39/27) *3-5-6*

Niebezpieczeństwo zderzenia się między samolotami. Ażeby uniknąć zderzenia się samolotów wojskowych i cywilnych, które przy lub odlatują z Croydon przy złej pogodzie, winny płatowce cywilne w czasie niepogody nie lecieć zwyczajną drogą Lympne, Edenbridge, Caterham, Croydon, lecz wybrać jedną z niżej podanych. Odnosi się to specjalnie do wypadku kiedy chmury są niżej jak 330 m n. p. m. i widzialność nie przekracza 0,9 km.

a) Edenbrodge - Merstham - Croydon;

b) Wrotham Valley - Otford - Shoreham - Chelsfield - Croydon, lub ewentualnie kurs podług kompasu;

c) Lympne - Chelsfield - Croydon, w tym ostatnim wypadku o ile możliwe należy lecieć ponad chmurami.

Więc to już koniec, śmierć!... A jednak szkoda życia, choćby jeszcze godzinę... Móc jeszcze pomyśleć o matce.

Nagle uczuł, że lodowy pierścień dookoła jego szyi rozlatuje się. Że ktoś zanurza nóż w ziemię przy jego piersiach. Czuje czyjś oddech na twarzy. Grudy ziemi ustępują. Potem widzi w płatkach padającego śniegu głowę pochyloną nad nim i czuje czyjeś usta na swych spalonych wargach.

Coraz głębiej sięga nóż w ziemię.

— Poczekaj — jeszcze tylko powróz przetnę, którym ci ręce związali biedaku! — No już!...

Rzeczywiście przecięła sznur.

— Teraz masz ręce wolne, możesz się sam dalej odkopać, — jeśli ci się to uda — będziesz wolny.

Zostawiam ci tu na wszelki wypadek legitymację komisarza, pieniądze i rewolwer, a także masz tam kartkę z adresem. Udasz się tam zaraz dzisiaj w nocy, do pewnego żydka, który jest uprzedzony i da ci odpowiednie ubranie. — Tylko koniecznie wszystko to dzisiaj w nocy, jutro będzie za późno.

Żydek ten da ci tak samo furmankę, która cię odwiezie dalej, a potem rób co chcesz, byleś się dobrze mścił.

Tylko pamiętaj, gdybyś chciał mścić się także na mnie to ja ciebie poznam po znaku na czole zawsze i wszędzie.

No dowidzenia! — żegnaj zatem, ratuj się, jesteś wolny!....

I zniknęła w ciemności nocnej i wirujących płatkach śniegowych.

— Życie z takich rąk!...

Nie wierzył sam sobie — to znowu wstręt go ogarniał...

To już-by lepiej może śmierć!

Z drugiej zaś strony głos jakiś krzyczał — żyć! żyć!

Targnął rękami. Uwolnił je z łatwością z ziemi. Tylko skostniałemi od zimna palcami ruszyć nie może. — Co robić? Nagle przyszła mu myśl. — Mimo bólu jedną rękę włożył do ust, drugą z wielką trudnością udało mu się wsadzić pod rozpiętą koszulę. — Ciało ją ogrzewało. Palce zaś prawej ręki obwodził dokoła językiem, robiąc nim jakby rodzaj masażu. Usta bolały strasznie, ale cóż było robić. (C. d. n.)

W wypadku zapadnięcia mgły Croydon zawiadamia:

1. za pośrednictwem radjotelefonji na fali 900 m wszystkie płatowce cywilne,

2. wszystkie towarzystwa komunikacji lotniczej, które utrzymują komunikację z Croydon, by mogły ostrzec odlatujące statki powietrzne.

Z chwilą gdy mgła opadnie Croydon natychmiast zawiadamia płatowce i towarzystwa.

W razie otrzymania ostrzeżenia płatowce znajdujące się w drodze winny wybrać jedną z wyżej podanych linji. W razie wybrania kursu c, należy zawiadomić o ile możności Croydon.

(Notice to Airmen 53/27) *4-5-6*

BELGJA.

Stacja radjotelegraficzna St. Hubert. Położenie: 5°24′ E, 50°2′40″ N. Znak wywoławczy dla telegrafji: OPVB, dla radjotelefonji: St. Hubert. Długość fali: 900 (dla telegrafi i telefonów płatowców), 1400 (dla zwyczajnych telegramów, odbiór następuje jednakże tylko na fali 900) i 1680 m.

Służba na fali 900 m:

Od	8,20	godz.	do	9,05	godz.
„	9,20	„	„	9,28	„
„	9,30	„	„	10,09	„
„	10,20	„	„	13,15	„
„	13,25	„	„	14,15	„
„	14,20	„	„	15,00	„
„	15,23	„	„	15,27	„
„	15,35	„	„	16,45	„

Stacja nadaje (niegasnącemi falami) na fali 1680 m następujące meldunki meteorologiczne:

7,15	godz.	meldunek	synoptyczny
8,15	„	„	lotniczo - meteorol.
9,15	„	„	„
10,15	„	„	synoptyczny
13,15	„	„	„
14,15	„	„	lotniczo - meteorol.
15,15	„	„	„

Stacja radjo może lotnikom dostarczać biuletynów o stanie pogody w następujących miejscowościach:

Kolonja Essen Akwizgran Frankfurt n/M Dortmund Lüdenscheid Zurych	Za pośrednictwem AVE „Hanover“ od 9,09 do 10,09
Sztrasburg Zabern Diedenhofen Trier Metz	Za pośrednictwem FNS „Sztrasburg“ od 9,28
Le Bourget	Za pośrednictwem FNB „Le Bourget“ od 15,28
Bruksela	Za pośrednictwem OPO „Uccle“ od 13,22 do 15,22

oraz biuletyny o stanie pogody w rejonie Ardenów. Wyżej podane godziny są w czasie Grenwich.

(Belg. Avis aux navigateurs aériens 17/27) *5-5-6*

ESTONJA.

Estońska strefa zakazana. Rozporządzeniem Ministra Spraw Wewnętrznych zniesiono strefę zakazaną w Hapsal i ustanowiono nową strefę koło Rewlu, która ogranicza się następująco:

N: północna granica wyspy (Karlos) Paljassaar.

W: ujście rzeki Keila, stacja Lodensee, rzeka Wasalemma od Lodensee do osiedla Wasalem, osiedle Wasalem.

S: osiedle Wasalem, stacja Wasalem, osiedle Aesma, stacja Kiisa.

E: stacja Kiisa, droga od stacji Kiisa do oberży przy szosie do Raudal, szosa do Raudal aż do skrzyżowania się z wąskotorową kolejką, linja wąskotorowej kolejki aż do skrzyżowania się z linją kolei szerokotorowej, kolej szerokotorowa aż do fabryki celulozy, fabryka celulozy, północna latarnia morska (biała), pomnik Rusałki, północna granica wyspy Paljassaar.

(Nachrichten für Luftfahrer 24/27) *6-5-6*

FRANCJA.

Lotnisko Miluza Habsheim. Na lotnisku wolno jest paść owce od wschodu słońca do 8,00 i od 19.00 do zachodu słońca w promieniu 150 m naokoło koła rozpoznawczego, od 8,00 do 19,00 na pozostałej części lotniska. Owce znajdują się pod kontrolą pastucha i psów. Strefa o szerokości 150 m jest zawsze wolna do lądowania. Pilotom zaleca się przed lądowaniem przelecieć ponad lotniskiem.

(Avis aux navigateurs aériens 41/27 *7-5-6*

Sygnały na kanale La Manche dla płatowców bez urządzenia radjo. Piloci znajdujący się na płatowcach, nie posiadających urządzenia radjotelegraficznego mogli przelatywać przez kanał La Manche wykonując pełne koło ponad lotniskami Saint-Inglevert (Francja), Lympne (Anglja), Ostenda (Belgja) i przy nadbrzeżnej stacji sygnałowej Calais, meldując się w ten sposób. W przyszłości można przekraczać granicę Francji, meldując się (wykonując pełne koło) nad nadbrzeżną stacją sygnałową Alprech 50°41′57″N 1°33′46″E, odległej o 4 km SSW. od portu w Boulogne (smer).

Przypomina się, że piloci którzy używają powyższego systemu sygnalizacji, winni po przybyciu na drugi brzeg zawiadomić przepisanym sygnałem stację nadbrzeżną, by uniknąć niepotrzebnego alarmu i wysłania ratunkowych ekspedycji.
(Avis aux navigateurs aériens 69/27) *8-5-6*

HOLANJA.

Ziemne sygnały meteorologiczne w Vlissingen. Sygnały meteorologiczne wykłada się w blizkości śluz Vlissingen, 150 m N od miejsca dotychczasowego wykładania.
(Bericht aan Luchtvarenden 31/27) *9-5-6*

Lotnisko Amsterdam-Schiphol. W pobliżu dużego murowanego hangaru, w jego N narożniku, na lotnisku, ustawiono maszt wysoki 12 m, na którym przy bezwietrzu wisi czarno-biała kula. W tym wypadku należy lądować w kierunku NW.
(Bericht aan Luchtvarenden 32/27) *10-5-6*

Lotnisko Amsterdam - Schiphol. Lotnisko, wyposażono w urządzenia dla nocnego ruchu lotniczego.

Sygnały lądowania:

Na granicy lotniska są ustawione w regularnym ośmio-boku 8 świateł, z których każde daje snop promieni w kierunku poziomym w stronę środka lotniska. Kąt snopu promieni każdej lampy wynosi 9⁰. Przy lądowaniach nocnych zapala się 3 do 4 świateł po tej stronie lotniska z którego należy planować, ze względu na kierunek wiatru.

Na granicy SE lotniska znajdują się budynki i hangary, które są oznaczone przez czerwone światła. Podobne światła czerwone znajdują się na rusztowaniach lamp do lądowania, które są wysokie 2,5 m.

Wskaźnik kierunku wiatru:

Przy granicy NE lotniska w pobliżu wojskowych budynków znajduje się 3 metrowej wysokości T-owy wskaźnik kierunku wiatru, pomalowany białą farbą, w nocy oświetlony czerwonemi lampami. W razie bezwietrza, albo przy słabym wietrze, niewpływającym na lądowanie i start wskaźnik kierunku wiatru wskazuje kierunek przepisany NW. (Por. kom. 10-5-6).
(Bericht aan Luchtvarenden 30/27) *11-5-6*

NIEMCY.

Lotnisko Düsseldorf. Część lotniska oznaczona czerwono białemi tablicami i wyłożonym znakiem lądowania (północna) używa się w bieżącym roku jako lotnisko. Część południowa lotniska jest zamknięta dla ruchu lotniczego w celach zachowania trawy. *12-5-6*

ROSJA.

Nowe rosyjskie linje lotnicze. Towarzystwo lotnicze Dobrolot uruchomiło trzy nowe linje lotnicze: Wierchnieudińsk - Urga, Taszkent - Samarkanda - Termes - Djuszambe, Czarczuj - Chiwa - Taszaus. *13-5-6*

ST. ZJEDNOCZONE PÓŁ. AMERYKI.

Amerykańskie wytwórnie płatowców.

Aircraft Development Corp.	Detroit, Mich
Aerial Service Corporation	Hammondsport, N. Y.
Aeromarine Plane & Motor Co.	Keyport, N. J.
Airships Inc.	Hammondsport, N. Y.
Anderson Aircraft Manufacturing Co.	Anderson, Ind.
Atlantic Aircraft Corp. (Fokker Aircraft Corp)	110 E. 42nd St., New York City and Teterboro Airsport, Hasbrou k Heigths, N. J.
Alexander Aircraft Co.	Denver, Col.
Boeing Airplane Co.	Seattle, Wash.
Buhl-Verville Aircraft Co.	Detroit, Mich
Chance-Vought Corp.	Long Islad City, New York
Charles Ward Hall, Inc.	New York City
Consolidatet Aircraft Corp. (successor to Dayton-Wright)	Buffalo, N. Y.
Cox-Klemin Aircraft Corp.	Baldwin L. I., N. Y.
Curtiss Aeroplane & Motor Co., Inc.	Garden City, N. Y.
Douglas Company	Santa Monica, Cal.
Eberhart Aeroplane & Motor Co., Inc.	Buffalo, N. Y.
G. Elias & Bro., Inc.	Buffalo, N. Y.
Fairchild Aviation Corp.	New York, N. Y.
Gallaudet Aircraft Corp.	East Greenwich, R. I.
Glenn L. Martin Co.	Cleveland, Ohio
The Goodyear Tire & Rubber Co., Inc. and Goodyear-Zepelin Corp.	Akron, Ohio
Huff, Dalan Airplanes, Inc	Bristol, Pa.
J. L. Aircraft Corp.	New York City
Kreider-Reisner Aircraft Co., Inc.	Hagerstown, Md.
Lawrence Sperry Aircraft Corp.	Farmingdale, N. Y.
Loening Aeronautical Eng. Corp.	New York N. Y.
Pitcairn Aviation., Inc.	Philadelphia, Pa.
Pratt & Whitney Aircraft Co.	Washford,Conn.
Remington - Burnelli Aircraft Corp.	New York, N. Y.
Sikorsky Manufacturing Corp.	New York, N. Y.
Stout Metal Airplane Co. (Ford)	Dearborn, Mich.
Sturtevant Aeroplane Co.	Boston, Mass
The Swallow Airplane Mfg.Co.	Wichita Kans.
The Travel Air Mfg. Co., Inc.	Wichita Kans.
Thomas-Morse Airplane Aircraft Corp.	Ithaka, N. Y,

West Virginia Aircraft Co.	Wheeling, W. Va,
Wright Aeronautical Corp.	Paterson, N. J.
Woodson Eng. Co.	Bryan, Ohio
Yackey Aircraft Co.	Maywood, Ill.

14-5-6

SZWECJA.

Lotnisko Malmö - Bulltofta. Lotnisko cywilne. Położenie: powiat: Malmöhus. Położenie geograficzne: 55°36′12″ N; 13°3′30″ E. Poprawka kompasowa: 6,9° W (1927). Rocznie zmniejsza się o: 10′. Położenie: Na wschód od miasta około 3,5 km od centrum.

W dzień kierunek dolotu: miasto Malmö, hangary oraz W od lotniska osiedle z dachami z czerwonej dachówki. W nocy: miasto Malmö i światło sygnałowe na dachu największego hangaru.

Otoczenie: na N, E i S otwarte pole z licznemi polami dla przymusowego lądowania, na W miasto.

Opis: pole posiada kształt litery L. Największe wymiary: w kierunku N› i EW — 800 m, przewidziane rozszerzenie do 1000 m. Lotnisko pokryte kilkuletnią twardą trawą na piasku.

Przeszkody:

N: aleja drzew wysokich na 10 do 15 m.

E: kilkanaście pagórków wysokich od 5 do 10 m.

S: mniejsze pagórki wysokie na 5 m, Hohögs Backar, 25 m.

W: osada 10 m wysoka.

Sygnały i znaki rozpoznawcze: znak rozpoznawczy lotniska w dzień: białe koło z napisem Malmö w środku pola lądowania. Wskaźnik kierunku wiatru: biała chorągiew na mniejszym hangarze, w razie potrzeby sygnały dymowe. Rozpoznanie lotniska w nocy: światło sygnałowe na większym hangarze. 16 błysków na minutę. Każdy błysk trwa 0,75 sekundy. Po błysku pauza 3 sekundy. Dla lądowania w nocy wykłada się 3 lampy w kształcie trójkąta równoramiennego o podstawie 200 m i wysokości 400 m. Kierunek lądowania w stronę wierzchołka trójkąta. Lampa w wierzchołku jest ostateczną granicą, której nie wolno przerolować.

Pomieszczenie. Hangary: metalowy z warsztatem, 10×30×27 m, dwie bramy 4×20, hangar drewniany z biurem i warsztatami, 12×42×44 m, dwie bramy 5×31,5 m. Pomieszczenie dla gości i pilotów w hotelach w mieście, na lotnisku mała restauracja.

Możliwości naprawy: warsztaty Aktiebolaget Aerotransport mogą wykonywać wszelkie naprawy metalowe i drewniane. Kuźnia i próbownia silników na lotnisku.

Zapasy: Wszelkie rodzaje smarów i materjałów pędnych oraz materjały dla przeprowadzenia naprawy na lotnisku.

Komunikacja. Lotnicza: regularna do Kopenhagi, Berlina, Wiednia, Hamburga, Amsterdamu, Paryża, Londynu i t. d. Dworce koleji żelaznych: dworzec Malmö 4 km, stacja Hohög 1,5 km. Szosy: Sallerupsvägen do Malmö. Miejscowa komunikacja: Tramwaj i autobus do miasta z placu odległego o 200 m od hangarów, prócz tego autobusy A. B. Aerotransport. Telegraf: Malmö. Adres telegraficzny: Namrolf Malmö. Telefon: Malmö 82-59, 84-55. Radjo: stacja telefonji i telegrafji na lotnisku. Znak wywoławczy: SAT. Służba meteorologiczna: stacja kompletnie wyposażona I klasy. Meldunki o pogodzie pięć razy dziennie przez radjo. Biuletyny na każde żądanie.

Najbliższy lekarz: Malmö. Rewizja celna i paszportowa: na lotnisku. Władza kontrolna lotniska: Luftfartsmyndigheten, Ministerstwo Komunikacji Sztokholm.

Właściciel: lotnisko należy do miasta Malmö, jest jednak aż do odwołania oddane do użytku A. B. Aerotransport.

(Meddelanden fran Luftfartsmyndigheten 1/26)

15-5-6

WŁOCHY.

Ruch na linji lotniczej Brindisi-Ateny-Konstantynopol. Societa Anonima Aero Espresso Italiana, Rzym. Rozkład lotów:

poniedziałek, czwartek				środa, sobota
7,00	odlot	Brindisi	przylot	18,00
11,30	przylot	Ateny	odlot	13,30
12,00	odlot	Ateny	przylot	12,00
18,00*	przylot	Konstantynopol	odlot	8,00*

* Czas wschodnio europejski.

(Orario delle Linee Aeree Civili Italiane 5/27)

16-5-6

Ruch na linji lotniczej Turyn-Triest (Portorose). Societa Italiana Servizi Aerei, Triest. Rozkład lotów: codziennie

km					
0	9,30	odlot	Turyn	przyl.	14,40
132	10,30	przyl.	Pavia	odlot	13,40
132	11,10	odlot	Pavia	przyl.	13,00
462	13,30	przyl.	Wenecja	odlot	10,40
462	13,50	odlot	Wenecja	przyl.	10,20
575	14,40	przyl.	Triest	odlot	9,30
575	14,50	odlot	Triest	przyl.	8,40
—	15,00	przyl.	Portorose	odlot	8,30

(Orario delle Linee Aeree Civili Italiane 5/27)

17-5-6

Ruch na linji lotniczej Portorose-Triest-Zara. Societa Italiana Servizi Aerei Triest. Rozkład lotów: codziennie

9,00	odlot	Portorose	przylot	18,10
9,10	przylot	Triest	odlot	18,00
10,00	odlot	Triest	przylot	17,50
11,10	przylot	Lussinpiccolo	przylot	16,40
11,50	przylot	Zara	odlot	16,00

(Orario delle Linee Aeree Civili Italiane 5/27)

18-5-6

Bajka a propos.

Zebrały się kiedyś zgodnie na podwórzu indyki, koguty, kury, gołębie i bociany — i postanowiły założyć własną rzeczpospolitą. Słowo się rzekło — i w czyn się przyoblekło. Czas był najwyższy na taką decyzję, gdyż wszystkie podwórka sąsiednie zorganizowały się już dawno w niepodległe państewka. Trzeba było swej wolności i swych granic bronić — przeto i nasze ptactwo zapragnęło rządów własnych. A było to ptactwo ogromnie wygadane i niezmiernie w siebie dufne — postanowiło zatem własnym tylko siłom zawierzyć i z przykładów obcych podwórek nie korzystać.

Do rządu naszej ptasiej republiki weszły z wyborów tylko indyki i koguty: bo indyk najpiękniej gulgotał i rozwijał kolorowy ogon, a kogut cudownie piał i bardzo się podobał kurom. Kury na wszystkich chętnie się godziły, bo miały kurze rozumy. Zato niepopularnością wielką cieszyły się wśród reszty obywateli wyniosłe i dumne bociany oraz gołębie, jako, że zbyt były białe i prostolinijne w swych lotach.

Gdy już wszystkie urzędy i władze indyki z kogutami między siebie rozdzieliły, gdy na rekrutów do wojska oraz na stróżów nocnych wybrano bociany, a funkcję pocztyljonów przydzielono gołębiom — zebrały się upośledzone ptaki na wspólnym wiecu na dachu chałupy i nad swym losem radzić poczęły. A że były to ptaki roztropne, więc i nad stanem państwa z boleścią się rozwodziły. Bo i jakżeż to? Nadęte indyki i pieniackie koguty zapomniały o najpierwszej potrzebie ptasiej republiki — o służbie lotniczej! Uradzono więc zgłosić swoich kandydatów, którzy fachowo, ze znajomością rzeczy, zorganizują wydział lotniczy — oraz, zgodnie z postępem, innych swych współobywateli nieco wyżej latać nauczą.

Ale się kogucio-indyczy rząd oburzył:

— Lotnictwo zaprowadzić — zgoda! Ale żeby nas latać uczyły bociany?! Czyż to my skrzydeł nie mamy? Sami umiemy — instruktorów nie trzeba nam żadnych. Czegoż nas taki mały i bezbarwny gołąb nauczyć potrafi?! Owszem — powołujemy bociany do armji powietrznej, bo są silne fizycznie — ale rozumu ich nie potrzebujemy!

I zaczęły koguty lotnictwo swego państwa tworzyć. Indyk wygłaszał podstawy teoretyczne, a kury ruszyły na podwórko — z kwestą. Jako, że na cele lotnictwa potrzebne są zasiłki. Uzbierano więc z wielkim trudem sporą kupę ziarna na pożywienie dla bocianów — a nowowybudowany kurnik oddano do użytku gołębiom.

— Oto, cośmy dla was zrobiły! przechwalały się kury, a indyki i koguty z zadowoleniem podlatywać zaczęły na metr od ziemi, wołając:

— Patrzcie, jak już wysoko wzlatywać umiemy!

Biedne bociany ze smutkiem spoglądały z dachu na kupę ziarna i z dniem każdym chudły i mizerniały, marząc o zielonych żabkach na łące...

A gołębie gnieździły się na niewygodnym strychu, dziwując się głupocie kur...

Aż wreszcie znów się sejm gołębio-bociani zebrał. Jednomyślnie uchwaliły ptaki, że od dzisiaj solidarnie interesów swoich bronić będą — i że tak długo składać będą dezyderaty swe rządowi, aż wreszcie sprawy lotnicze powierzy wyłącznie tym, którzy latać umieją, tym — którzy wiedzą, że bocian jada żaby, a gołąb mieszka w gołębniku.

Długo — bardzo długo walczyły ptaki szerokoskrzydłe i wysokolotne o swoje słuszne prawa. I wówczas dopiero, gdy kury coraz mniej ziarna z kwesty przynosiły i gdy w pustym kurniku rozmnożyły się myszy — wówczas, powoli, do coraz większego wpływu dochodzić poczęli prawdziwi lotnicy.

Jak się ta bajka skończyła — nie wiadomo. Trwa ona nadal. Ale kiedyś się skończy, bo wszystko ma swój koniec.

Bocian, gdy się odkarmi — rozwinie skrzydła — i sławę swego państwa za daleki ocean zaniesie.

A wieści o nim gulgoczącym indykom przyniesie zza morza szybki, jak strzała — gołąb.

Zdziwią się kury — ale te się ze wszystkiem pogodzą. *Śmiga.*

„LOTNIK“ jest najstarszym tygodnikiem lotniczym.

STANISŁAW MICHAŁ GRABOWSKI.

Żart Serge'a Ryxe, pilota cywilnego.

(Dokończenie).

Patrick zrywa się i chce przebiec wzdłuż przejścia między fotelami. Samolot drga. Patrick chwieje się, zatacza, pada. Wskakuje i dąży znów naprzód — przed siebie. Dociera do drzwiczek, na których zawisł zwrok Ivette'y i Rascala.

Patrick drzwi te otwiera. Jego wysoka frakowa sylweta przez chwilę chwieje się na progu kabiny pilota i oto nagle — pada przed siebie, twarzą w kurz podłogi.

Mimo huku silników wdziera się w ściany przedziału pasażerskiego obłąkany, ochrypły spazm:

— Ratunku! Ratunku!

Ivette i Rascal, potykając się, biegną śladami Horne'a.

Krew w ich żyłach zastyga. Serca bić przestają. Oczy z orbit wychodzą. Paznogcie wbijają się w skórę foteli:

W małej kabince pilota, twarzą do ziemi, leży ciało mężczyzny w lotniczym kombinezonie, w hełmie z okularami na głowie. Dłoń w grubej rękawicy kurczowo zaciśnięta na brauningu. W poprzek ciała pilota, z pianą na ustach — z oczyma w słup — dziwnie nienaturalnie wyprężony, rozrzuciwszy niezgrabnie ręce — leży Patrick Horne. — —

Ani Ivette ani Rascal nie mogą zejść z miejsca. Chcą, wytężają wszystkie swe siły, lecz, — jak w męczącym śnie — nie mogą...

Straszliwy, paniczny, obłąkany lęk przykuł ich do tego progu śmierci. Stracili władzę nad sobą. Jedynie mózgi pracują z dziesięciokrotną szybkością.

Rozumieją — widzą:

Serge Ryxe zastrzelił się, słyszano dwa wystrzały. Na udar serca umarł Patrick Horne.

Przy życiu pozostali lord Rascal i Czarna Ivette.

Ale przy sterach płatowca, mknącego z zawrotną szybkością dwustu kilometrów na godzinę, niema nikogo. Nikogo! Niczyja dłoń pokierować samolotem nie może, niczyja! Nie czyni tego ani Rascal, ani czarna Ivette.

Pozostaje jeszcze kilka chwil życia. Jeszcze kilka minut, może kilka sekund przytomności...

Może dłużej... Płatowiec leci nadal jeszcze równo, zupełnie równo, po linji, nadanej mu przez nieboszczyka. Ale za moment straci równowagę. A wówczas ze wściekłą szybkością spaść musi motorem w dół. Roztrzaska się, musi się roztrzaskać!

Twarze blade, bez kropli krwi, spoglądają przed siebie i nic, zupełnie nic nie widzą. Oczy zastygły. Serca łomocą w piersiach, jakby wyskoczyć miały. Pot zimny skrapla się na czołach, na twarzach — —

Już zaraz — już zaraz śmierć. — —

VI.

Niewielka zmiana zaszła z dniem Nowego Roku w programie Varieté Palace — oto skreślono z afiszów imię czarnej Ivette. Jej przyjaciele i adoratorzy starali się przez czas pewien zgłębić tajemnicę zniknięcia Ivette'y z Paryża. Jednakowoż dyrekcja Varieté udzielała uporczywie jednej i tej samej odpowiedzi:

— Sami nie wiemy, pojęcia nie mamy, co się z nią stało! —

Aż wreszcie Paryż cały o swej niedawnej ulubienicy — zapomniał.

Jedną tylko uczyniono w Palace obserwację, tę mianowicie, że wraz ze zniknięciem Ivette przestał odwiedzać Varieté ów samotny brunet, o którym opowiadano sobie, że chociaż nigdy z Ivette nie siaduje, jednak codzień posyła jej kwiaty.

Zapewne młody człowiek wyjechał z tancerką w świat. — —

I w istocie nikt w całym Paryżu, prócz jeno kilku osób, nie znał rozwiązania tej dziwnej zagadki.

Tragiczną wiadomością nie podzielono się z prasą ze względu na dobro sprawy lotniczej: dyrekcja Międzynarodowej Wystawy Aeronautycznej, wymogła milczenie na świadkach wypadku.

Tragiczną wieść przyniósł dyrektorowi Wystawy jeden z dozorców Grand Palais, staruszek Jean Cachot, pierwszego stycznia o godzinie ósmej zrana.

O siódmej bowiem zaczyna się w Grand Palais sprzątanie i okurzanie tysiącznych eksponatów lotniczych.

Blady świt sączył się już w mury Wystawy, gdy stary Jean Cachot, z miotłą i wiadrem wszedł na salę panopticum.

— Psie krwie! — zaklął niegrzecznie. — A to hycle stróże! Zabawiali się samolotem i nie wyłączyli prądu!

Drapiąc się w głowę i mrucząc pod nosem podreptał staruszek ku wielkiemu pasażerskiemu samolotowi, rzęsiście wewnątrz oświetlonemu. Śmigło aparatu wirowało, płatowiec, poruszany specjalnym mechanizmem elektrycznym, drgał cały, jakgdyby za chwilę miał się wznieść w powietrze.

Cachot daremnie próbował otworzyć drzwi — zamknięte były na klucz. Zdenerwował się stary, był pewien, że to któryś z młodszych stróżów zrobił na złość, by Jean Cachot

na stare lata, chcąc uprzątnąć kabinę, gramolić się musiał przez gniazdo pilota.

Klnąc przeto, począł się stary windować na skrzydło, a stamtąd ku sterom płatowca. Jakoś się do kabiny przedostał. Zsuwając się w dół, nastąpił nogą na coś miękkiego. Poruszyło to coś ręką.

— Aha, manekin pilota wywrócił się.

Chwycił więc sztucznie wypchanego człowieka oburącz i posadził na właściwem miejscu. Chciał go już z kurzu otrzeć, gdy spostrzegł opodal —

— Co, drugi manekin ?!

Lecz ledwo dotknął tej drugiej postaci, odskoczył z przerażenia. Był to zimny, skostniały trup mężczyzny we fraku.

Oto, tuż przed nim, wpatrywało się w Jeana Cachot, czworo wielkich, rozszerzonych, obłąkanych oczu. Dwie blade, jak papier twarze, wykrzywiły się w uśmiechu warjatów...

Tych dwoje, kobieta i mężczyzna, czekają tu od kilku stuleci na litosną śmierć...

Pilot się zabił, dwoma wystrzałami — — Samolot runie w przepaść zaraz — lada chwila — lada moment... A moment ten przeciąga się w minuty, godziny, lata, wieki całe!!

W noc noworoczną odbyli swój powietrzny chrzest. Horne zmarł,

Lecz Rascal i Ivette odtąd już całe życie lecieć będzie w śmierć. — —

A co się stało z Serge'em Ryxe? — Autor nie wie...

(Koniec).

Za dział redakcyjny odp. Bolesław Ostrowski.

Zainteresowanie zagranicą
Kredyt zagraniczny
Nowe rynki zbytu

Z

uzyskać możesz
dla Twojej Firmy

za pośrednictwem jedynnego
francuskiego dziennika w Polsce

MESSAGER
POLONAIS

czytany w 21 krajach

REDAKCJA: Warszawa, Szpitalna Nr. 1
ADMINISTRACJA: Warszawa, Warecka 7

Podstawą bytu pisma
jest regularna wpłacana prenumer.

P. L. L. AEROLOT S. A.

ZARZĄD: Warszawa, Nowy Świat 24

PORT LOTNICZY: Warszawa, ul. Topolowa (za kolonią Staszyca). PRZEWÓZ: Pasażerów, poczty i towarów. INFORMACJE: Telefony: Warszawa, 900, 19-88 i 850 Lwów: 811 i 2275. Kraków: 3222 i 2545. Gdańsk: 415-31. Wiedeń: 71-0-84 i 48-5-60.

Rozkład lotów ważny od 15. kwietnia 1927 roku aż do odwołania.

Godzina	*Kierunek*	*Godzina*
15,40	*Gdańsk*	*11,00*
18,40	*Warszawa*	*7,00*
14,00	*Warszawa*	*11,00*
17,00	*Lwów*	*8,00*
7,00	*Lwów*	*15,00*
10,00	*Kraków*	*12,00*
7,30	*Warszawa*	*14,30*
10,00	*Kraków*	*12,00*
10,30	*Kraków*	*11,30*
13,30	*Wiedeń*	*8,30*

Uwagi: Komunikacja codzienna z wyjątkiem niedziel. Dowóz do i z lotniska z wyjątkiem w Warszawie i Gdańsku uwzględniono w cenie biletu.

Dostawa poczty i przesyłek w tym samym dniu. Pocztę lotniczą nadaje się w Urzędach poczt. (istnieją specjalne znaczki poczty lotniczej).

Na czas trwania międzynarodowych Targów Wschodnich uruchamia się dodatkową komunikację Warszawy ze Lwowem: odlot z Warszawy godzina 8-ma, ze Lwowa godzina 14-ta.

Najlepszą lokatą oszczędności jest ubezpieczenie na życie!

KRAJOWE UBEZPIECZENIE NA ŻYCIE w POZNANIU

ul. Pocztowa 19

Jedyna instytucja samorządowa w Polsce o charakterze publiczno-prawnym

Zawierająca ubezpieczenia życiowe wszelkiego rodzaju, z rewizją lekarską i bez rewizji lekarskiej na złote, złote w złocie, franki i dolary.

Bez badania lekarskiego od 100 do 3,000 złotych.
Z badaniem lekarskiem od 3,000 złotych począwszy.

Najpewniejszą lokatą posagową jest ubezpiecz. na życie!

NIEZWYKŁE DWIE POWIEŚCI LOTNICZO-MORSKIE
BOLESŁAWA ZARNOWSKIEGO
ROK 1974 i ROK 1975

Pisarz to całkiem nowoczesny żyjący w świecie ludzi mocnych i maszyn

Rok 1974 to powieść o przyszłym, nieuniknionem zmaganiu się dwuch światów, dwóch ras, białej i żółt. Tłem tej powieści są przestworza Oceanu Spokojnego i lądy Azji.

Rok 1975 przedstawia jeszcze jeden rozdział odwiecznej walki niemiecko-polskiej, ale w warunkach przyszłej wojny chemicznej i lotniczej, wojny która nie zamyka się w obrębie ciasnego frontu, lecz ogarnia sobą cały kraj.

Rok 1974 i Rok 1975 to powieści nawskroś oryginalne, nie mające odpowiednika ani w literaturze polskiej ani światowej.

Rok 1974 już jest w sprzedaży we wszystkich Księgarniach.
Rok 1975 ukaże się w dniach najbliż. Każda powieść stanowi całość.

SKŁAD GŁÓWNY w KSIĘGARNI WOJSKOWEJ - WARSZAWA, NOWY ŚWIAT 69

„NELLIMORE“ *LOT NAD ATLANTYKIEM*

TANIA A NIEZMIERNIE CIEKAWA KSIĄŻKA

W ciągu najbliższych tygodni nakładem „Poznańskiego Wydawnictwa Taniej Książki“ ukaże się sensacyjna powieść autora „Opowieści Pilotów“ JANA NIWIŃSKIEGO pod tytułem —

„N E L L I M O R E”

LOT NAD ATLANTYKIEM

Są to niesłychanie ciekawe przygody Allana Orksa mistrza świata w sporcie, oraz pięknej panny Ellen która bije rekordy sportowe świata. Rzecz dzieje się za 22 lata, czyli w najwyższym rozwoju radja i lotnictwa. Niezwykle interesującą książkę przeczytać powinien każdy radjo amator i sportsmen, zamawiać je można w administracji „L O T N I K A“. Cena wraz z przesłaniem tylko 95 groszy.

P R Z Y B O R Y

do wszelkich **sportów**
i Wychowania Fizycznego

poleca

Dom Sportowy

Poznań, Św. Marcin 14

Telefon 55-71

Cenniki i katalogi wysyłamy bezpłat.

Chórom! - - - - Na obrzędy ślubne!

„VENI CREATOR“, na chór mieszany à cappella lub na 2 głosy z organami

„PIEŚŃ ŚLUBNA“, na solo i chór miesz. à cappela lub 2 głosowy chór sopranów i altów z organami

Ks. A. Chlondowskiego

daje jako miesięczny „Dodatek nutowy“ w styczniu 1927 **„HOSANNA“,** miesięcznik dla muz. kośc. Red. Admin.: **Tarnów, Lipowa 21**

Artykuły wybitnych muzyków kościelnych

Rocznie zł. 10. Półrocznie zł. 5,50. Konto czek.: 406421 (Kraków)

Chcesz użyć sobie materjalnie w obecnym trudnym czasie???

Nadeszlij swój adres i znaczek pocztowy na odpowiedź, a otrzymasz wyjaśnienie, przy pomocy którego możesz, nie przeszkadzając sobie w swych codziennych zajęciach, zarobić z łatwością do **500 zł. miesięcznie**

A D R E S O W A Ć:

„JAK“ WARSZAWA

Skrzynka pocztowa № 554

Czcionkami Drukarni Lotniczej w Poznaniu, Stary Rynek 95/96.